



PERÚ

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

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Motivo: Firma
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025
21:49:09 -0500

 OSITRAN

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

N° 0014-2025-PD-OSITRAN

Lima, 24 de enero de 2025

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN de fecha 23 de enero de 2025 elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y, el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN de fecha 23 de enero 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);

Que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 99 del REMA, el Ositrán debe remitir a las partes un Proyecto de Mandato de Acceso dentro del plazo de treinta (30) días hábiles que puede ser ampliado por la Gerencia General del Ositrán por quince (15) días hábiles adicionales. Asimismo, el mencionado artículo dispone que el Ositrán podrá requerir información complementaria dentro de dicho plazo;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025 21:27:03 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025 20:49:18 -0500

Visado por:
QUESADA ORE, LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025 20:41:17 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025 20:20:11 -0500

**PERÚ****Presidencia
del Consejo de Ministros****Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público****Presidencia del Consejo Directivo**

Que, mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, para remitir a las partes los Proyectos 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;

Que, con Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, recibido el 05 de diciembre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, informó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización 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 para el Equipaje Rezagado;

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 en veinticinco (25) días hábiles 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;

Que, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N°00006-2025-GRE-OSITRAN a través del cual sustenta el cargo de acceso aplicable al servicio esencial materia del presente procedimiento; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN a través del cual se sustentan los términos y condiciones del Proyecto de Mandato de Acceso; 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° 00015-2025-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;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N°00015-2025-IC-OSITRAN y del Informe N°00006-2025-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 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.- Aprobar el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) cuyo Anexo contiene el 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; y el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN que sustenta el cargo de acceso aplicable y que adjunta el modelo económico de sustento; en consecuencia, remitir a Lima Airport Partners S.R.L. y a los Usuarios Intermedios solicitantes el Proyecto de Mandato de Acceso aprobado y los referidos informes.

Artículo 2.- Los Usuarios Intermedios solicitantes y Lima Airport Partners S.R.L. podrán expresar sus comentarios u objeciones al Proyecto de Mandato de Acceso dentro del plazo de diez (10) días hábiles de notificados los informes antes indicados, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán.

Artículo 3.- Disponer la notificación de la presente Resolución y del Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN y del Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN que la sustentan, a la empresa concesionaria 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 4.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrate y comuníquese.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

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

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. 2025010899

INFORME CONJUNTO N° 00015-2025-IC-OSITRAN

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



Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
20240248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025
22:02:38 -0500

Asunto : Proyecto de 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.



Firmado por:
JARAMILLO
FABRIZIO
Francisco FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025
00:10:28 -0500

Referencia : Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN

Fecha : 23 de enero de 2025

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 AIJC (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:
ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/01/2025 09:41:14 -0500

Visado por:
ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025 22:33:11 -0500

Visado por:
CAMPÓS FLORES, LUIS DANILO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025 22:21:56 -0500

¹ Fast Colombia SAS Sucursal Perú, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. Sucursal Perú, Jet Smart Airlines Spa-Sucursal del Perú, Aerolíneas Argentinas S.A. – Sucursal Lima y United Airlines Inc. Sucursal del Perú

Visado por:
MAMANI OSORIO Ernesto
Miguel FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025 21:50:29 -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 AEROVIAS DE MEXICO, 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 AEROVIAS DE MEXICO 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 AEROVIAS DE MEXICO. 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 vencerá 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 mandatado de acceso presentada por la Aerolínea **AEROVIAS DE MEXICO 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.

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

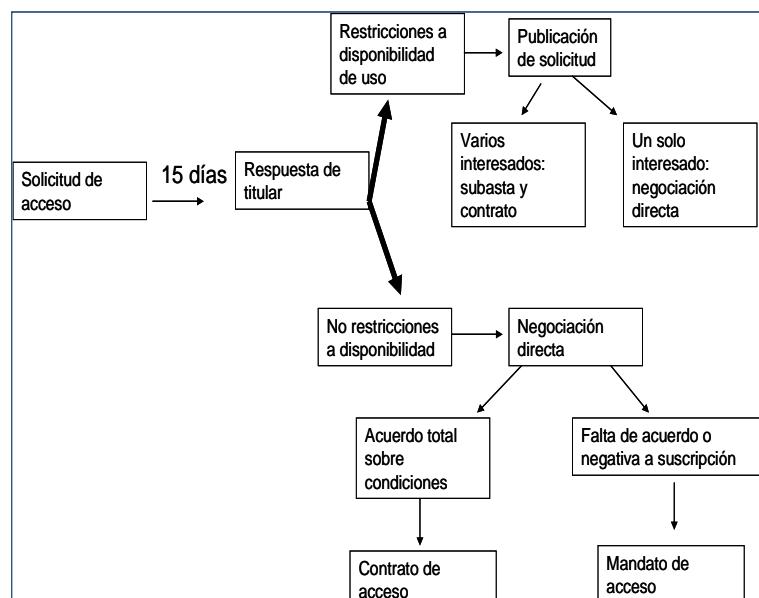
- 4.1. Según lo señalado en el objeto del presente informe, se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:
- IV.1. Procedimiento de emisión de mandato de acceso.
 - IV.2. Requisitos de admisibilidad.
 - IV.3. Evaluación de condiciones y términos en los que no existe acuerdo.
 - IV.4. Sustento de la situación de emergencia.

IV.1 Procedimiento de emisión de Mandato de Acceso

- 4.2. 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.
- 4.3. Para lograr el acceso a facilidades esenciales según lo previsto en el REMA, el Usuario Intermedio presenta la solicitud de acceso a la Entidad Prestadora y ésta cuenta con un plazo

máximo de quince (15) días para evaluar la solicitud y dar respuesta a la misma. Si no responde en dicho plazo, la solicitud se considerará procedente. Para que se deniegue una solicitud se debe presentar alguna de las razones previstas en el REMA y la Entidad Prestadora debe señalar la justificación que sustenta la denegatoria. El solicitante podrá presentar un recurso de reconsideración ante la Entidad Prestadora y si ésta desestima el recurso debe elevarlo al Tribunal de Solución de Controversias del Ositrán para que resuelva la controversia.

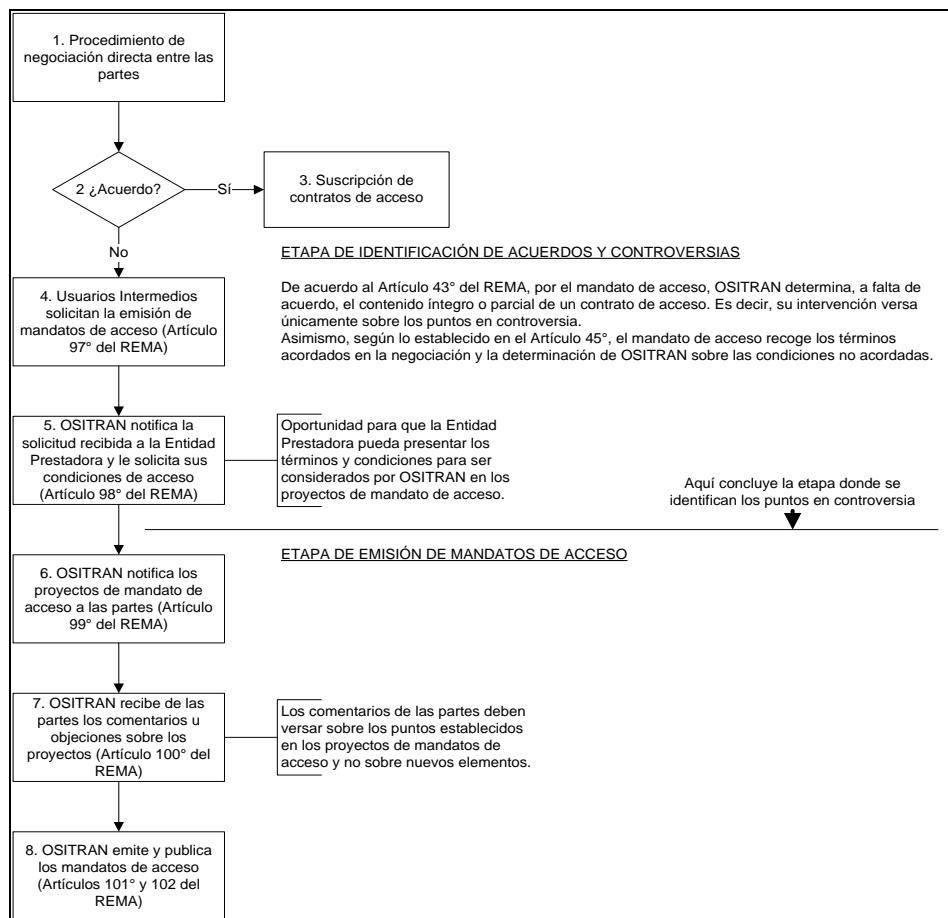
- 4.4. Si la solicitud es declarada procedente, pueden presentarse dos escenarios: (i) si la Facilidad Esencial no enfrentan restricciones a la disponibilidad de uso, se iniciará un periodo de negociación directa en un plazo de cinco (05) días de vencido el plazo para evaluar la solicitud; o, (ii) si la Facilidad Esencial enfrenta restricciones a la disponibilidad de uso, la Entidad Prestadora deberá publicar en un plazo máximo de cinco (05) días un extracto de la solicitud de Acceso. Dentro de los diez (10) días siguientes cualquier interesado en acceder a la misma infraestructura puede presentar una solicitud. Concluido el plazo para la presentación de nuevas solicitudes, la Entidad Prestadora notificará al o los interesados si el procedimiento de Acceso a la Facilidad Esencial se realizará mediante subasta o negociación directa, considerando la disponibilidad de infraestructura y el número de solicitudes recibidas.
- 4.5. En caso de negociación directa, ésta se iniciará en el plazo de cinco (05) días hasta que se celebre el Contrato de Acceso o el Usuario Intermedio comunique su decisión de dar por terminada la negociación al no haberse logrado un acuerdo sobre las condiciones de Acceso. Si se llega a un acuerdo y se suscribe un Contrato de Acceso, el Ositrán tiene la potestad de revisar lo acordado por las partes.
- 4.6. Sin embargo, de existir más solicitudes que disponibilidad de infraestructura, se debe convocar a subasta en un plazo no mayor a quince (15) días. Para ello, la Entidad Prestadora deberá elaborar las bases y realizar el proceso de subasta de acuerdo con las reglas previstas por el REMA, hasta que se suscriba uno o varios Contratos de Acceso con el o los adjudicatarios en la subasta, en función de la disponibilidad de la Facilidad Esencial.
- 4.7. En el siguiente cuadro se presenta gráficamente este proceso para obtener el Acceso, en sus distintas modalidades:



Fuente: REMA
Elaboración: OSITRAN

- 4.8. Siguiendo con la descripción del procedimiento, en caso el Usuario Intermedio dé por finalizada la negociación, podrá solicitar la emisión de un mandato dentro de un plazo de treinta (30) días. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la Solicitud de Emisión de Mandato de Acceso presentada por el usuario intermedio al Regulador es

- trasladada a la Entidad Prestadora, a fin de que remita sus condiciones y cargos de acceso propuestos dentro del plazo de 5 días.
- 4.9. Dentro del plazo de treinta (30) días hábiles, el cual puede ser ampliado en quince (15) días adicionales, Ositrán emitirá el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual conforme lo señalado en el artículo 99 del REMA, deberá ser remitido a las partes a efectos de que éstas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, y así continuar con el procedimiento previsto en el artículo 100 y siguientes del REMA. Posterior a la etapa de observaciones y comentarios, Ositrán cuenta con un plazo de 30 días hábiles para emitir el mandato de acceso.
- 4.10. En el siguiente cuadro se grafica el procedimiento para la obtención del mandato de acceso:



Fuente: REMA
Elaboración: OSITRAN

IV.2. Requisitos de admisibilidad

- 4.11. El artículo 44 del REMA establece los casos en los cuales se emitirá un Mandato de Acceso, el mismo que deberá ser solicitado por el Usuario Intermedio en los siguientes supuestos: i) Las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) En los casos de una subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora.
- 4.12. De otro lado, el artículo 97 del REMA indica los documentos que deberá presentar el Usuario Intermedio para solicitar una emisión de Mandato de Acceso, señalando lo siguiente:

"Artículo 97. - Solicitud de emisión de Mandato

- El solicitante de Acceso a una Facilidad Esencial podrá, en los casos previstos en el Artículo 44, solicitar a OSITRAN la emisión de un Mandato de Acceso, para lo cual adjuntará a su solicitud lo siguiente, según corresponda:*
- a) *Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70.*
 - b) *Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones.*
 - c) *Términos en los cuales solicita la emisión del Mandato de Acceso.*
 - d) *Condiciones de acceso propuestas por el solicitante, así como el cargo de acceso propuesto y sus condiciones de aplicación, que consten en las actas de negociación correspondientes.*
 - e) *El proyecto de Contrato de Acceso y las bases correspondientes, en los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."*
- 4.13. Con relación a la carta notarial indicada en el numeral a) del artículo 97 antes citado y el proceso de negociaciones respectivo, el artículo 70 del REMA indica lo siguiente:
- "Artículo 70.- Periodo 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 una Mandato de Acceso.*
- En este último caso, a falta de acuerdo las partes de manera conjunta o por separado podrán solicitar dentro de los quince (15) días contados desde la comunicación notarial la intervención del Regulador como facilitador para la consecución de un acuerdo. Al respecto, el Regulador se reserva el derecho de aceptar dicha solicitud.*
- En el caso que OSITRAN intervenga como facilitador, el plazo para solicitar la emisión de un Mandato de Acceso queda suspendido."*
- (Subrayado nuestro)*
- 4.14. En tal sentido, como puede apreciarse de la lectura de ambos artículos, el REMA establece la necesidad que las partes hayan realizado las negociaciones respectivas, a efectos de lograr acuerdos sobre las condiciones y/o cargos de acceso. Esto también se encuentra reflejado en los artículos 68 y 69 del REMA, los cuales establecen lo siguiente:
- "Artículo 68°.- Inicio de negociaciones*
- El inicio de las negociaciones para suscribir el Contrato de Acceso se hará en el lugar, fecha y hora fijada en la comunicación a que se hace referencia en el Artículo 58°. La negociación se llevará a cabo en la localidad donde se ubica la infraestructura o donde las partes lo acuerden por escrito.*
- Artículo 69°.- Actas de las reuniones de negociación*
- En las reuniones de negociación se llevarán actas, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes, así como la fecha de la siguiente reunión.*
- Las partes pueden acordar que los acuerdos y desacuerdos que hubiere sean registrados tan solo en el acta final. En el caso de no existir desacuerdos, se podrá elaborar directamente el proyecto de Contrato de Acceso."*
- 4.15. Es importante tener en consideración que conforme a lo dispuesto por el REMA, la actuación del Ositrán es supletoria a la voluntad de las partes y su intervención se da ante la falta de acuerdo de éstas sobre los cargos o condiciones del Contrato de Acceso, por lo que resulta indispensable conocer cuáles son los acuerdos así como los puntos sobre los cuales existe discrepancia, a fin de que el Organismo Regulador pueda realizar el análisis correspondiente en el marco de la solicitud de mandato de acceso que se le formula.
- 4.16. De la revisión de la documentación remitida por las Aerolíneas solicitantes, se observa que éstas han cumplido con remitir la Carta Notarial que pone fin al procedimiento de negociación directa entre éstas y LAP, cumpliendo el requisito establecido en el inciso a) del artículo 97

del REMA. Asimismo, respecto de la presentación de la solicitud de emisión de mandato de acceso dentro del plazo de treinta (30) días hábiles desde la remisión de la carta notarial, en el siguiente cuadro se detalla el cumplimiento respecto a este requisito.

Cuadro N° 02.- Verificación de plazos

ITEM	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE CARTA NOTARIAL	SOLICITUD DE M.A
1	PLUS ULTRA	25/07/2024	5/09/2024
2	LATAM AIRLINES	30/07/2024	6/09/2024
3	SKY AIRLINES	4/09/2024	11/09/2024
4	AIR EUROPA	7/08/2024	19/09/2024
5	UNITED AIRLINES	27/09/2024	1/10/2024
6	AMERICAN AIRLINES	5/08/2024	19/11/2024
7	AEROVIAS DE MEXICO	17/10/2024	2/12/2024

Elaboración: OSITRAN

- 4.17. Como se puede apreciar las aerolíneas han cumplido con remitir al Ositrán su solicitud dentro del plazo establecido, con excepción de American Airlines que formuló su solicitud el 19 de noviembre de 2024, excediendo el plazo de 30 días hábiles desde la notificación de la carta notarial que puso fin a las negociaciones. Al respecto, el cuadro indicado refleja también que existe una solicitud de mandato de acceso recibida el 2 de diciembre de 2024, que sí fue presentada oportunamente.
- 4.18. En ese sentido, sería contrario al principio de informalismo² previsto en el artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General³, considerar extemporánea una solicitud formulada el 19 de noviembre, cuando existe una solicitud oportuna presentada con fecha posterior, máxime considerando que ambas solicitudes se encuentran acumuladas en el mismo procedimiento administrativo. En consecuencia, se considerará a la aerolínea American Airlines como solicitante del Mandato de Acceso.
- 4.19. Del mismo modo, se ha verificado que las solicitudes de mandato de acceso contienen los demás requisitos establecidos en el artículo 97 del REMA; tomándose como puntos de discrepancia, aquellos indicados en los escritos de cada uno de los Usuarios Intermedios que no hayan sido acogidos por LAP en el proyecto de Contrato de Acceso remitido por dicha Entidad Prestadora a Ositrán, y que consten en las actas de negociación correspondientes.

IV.3. Evaluación de Condiciones y Términos en los que no existe Acuerdo.

- 4.20. Cabe precisar que el artículo 43 del REMA señala que, por el Mandato de Acceso, Ositrán determina a falta de acuerdo entre las partes el contenido de un Contrato de Acceso. Asimismo, el artículo 45 del referido Reglamento prescribe que el Mandato de Acceso recogerá los términos acordados en el proceso de negociación de los Contratos de Acceso y la determinación de Ositrán sobre las otras condiciones no acordadas.
- 4.21. En ese sentido, el Regulador solo debe pronunciarse respecto de los aspectos en los cuales las partes no se han puesto de acuerdo, recogiendo lo establecido en el proceso de negociación. Teniendo en cuenta ello, este Regulador únicamente se pronunciará respecto de las discrepancias existentes entre los Usuarios Intermedios y la Entidad Prestadora, que se encuentren debidamente sustentadas en el presente procedimiento.

² Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General:

"1.6. Principio de informalismo. - Las normas de procedimiento deben ser interpretadas en forma favorable a la admisión y decisión final de las pretensiones de los administrados, de modo que sus derechos e intereses no sean afectados por la exigencia de aspectos formales que puedan ser subsanados dentro del procedimiento, siempre que dicha excusa no afecte derechos de terceros o el interés público."

³ Aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.

- 4.22. En tal sentido, de la revisión efectuada por estas Gerencias, se ha advertido que los puntos controvertidos son los cuestionados de manera expresa en las solicitudes de Mandato de Acceso, y sobre los cuales este Regulador emitirá pronunciamiento. Las cláusulas sobre las que existe controversia son las siguientes:
- Cláusula Primera: Antecedentes
 - Cláusula Cuarta: Plazo de vigencia y Fases del Contrato
 - Cláusula Quinta: Cargo de Acceso y forma de pago
 - Cláusula Sexta: Declaración del Usuario Intermedio
 - Cláusula Novena: Gastos y Tributos
 - Cláusula Décima: Responsabilidad
 - Cláusula Décimo Primera: Solicitud de Autorizaciones
 - Cláusula Décimo Segunda: Obligaciones Generales del Usuario Intermedio.
 - Cláusula Décimo Octava: Intereses moratorios y compensatorios
 - Cláusula Décimo Novena: De los Seguros
 - Cláusula Vigésima: Garantía de Fiel Cumplimiento
 - Cláusula Vigésimo Segunda: Penalidad por incumplimiento
 - Cláusula Vigésimo Cuarta: Resolución de Contrato
 - Cláusula Vigésimo Quinta: Terminación Anticipada
 - Cláusula Vigésimo Séptima: Relación entre las partes
 - Cláusula Trigésimo Segunda.- Allanamiento a Futuro
 - Anexo 1.- Condiciones Particulares
 - Anexo 2.- Definiciones
 - Anexo 5.- Seguridad y Salud Ocupacional
 - Anexo 6.- Sostenibilidad
 - Anexo 7.- Ciberseguridad
 - Anexo 9.- Tabla de Penalidades
- 4.23. Cabe precisar que las cláusulas de la propuesta de mandato de acceso sobre las cuales los usuarios intermedios no han señalado disconformidad alguna no serán materia de pronunciamiento de este Organismo Regulador, por lo que se tomarán por aceptadas e incluidas en el proyecto de mandato de acceso que será emitido por este Organismo Regulador.
- 4.24. En este sentido, de acuerdo con la información remitida por las partes, a continuación, se analizarán los puntos sobre los cuales se mantendría la discrepancia entre los Usuarios Intermedios y la Entidad Prestadora.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>Cláusula Primera. -Antecedentes</p> <p>1.4 Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) los requerimientos de LAP; (v) las características y toda la información <i>referida detallada expresamente en el</i> el Contrato; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s), incluyendo toda la regulación municipal aplicable <i>y las condiciones medioambientales</i> que aplican al(las) Área(s), por lo que el USUARIO INTERMEDIO no tiene nada que reclamar y/o exigir a LAP.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) los requerimientos de LAP; (v) las características y toda la información referida detallada expresamente en el</i> el Contrato; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s), incluyendo toda la regulación municipal aplicable <i>y las condiciones medioambientales</i> que aplican al(las) Área(s), por lo que el USUARIO INTERMEDIO no tiene nada que reclamar y/o exigir a LAP.”</p> <p>Sobre el numeral (iv) "los requerimientos de LAP", se debe detallar específicamente a qué requerimientos técnicos se refiere la cláusula.</p> <p>En cuanto al numeral (vi) "las características físicas y situación legal del(las) Área(s), aún no se tiene conocimiento sobre cómo se encuentran las áreas</p> <p>En consecuencia, debe detallarse los (iv) Requerimientos de LAP; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s) y las condiciones medioambientales que aplican al(las) Área(s). Es necesario tener certeza y seguridad jurídica respecto a lo que se suscribirá y LAP solicitará. Considerar que cualquier incumplimiento al Contrato está penalizado y debe ser conocido ex ante para cuantificar y costear el acceso. Caso contrario, este numeral debe retirarse.</p> <p>Segunda reunión:</p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p><i>“Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) las Normas y Procedimientos de Operación de LAP; (v) las características y toda la información referida detallada expresamente en el</i> el Contrato; (vi) las características físicas y la situación legal del(las) Área(s), incluyendo toda la regulación municipal aplicable <i>y las condiciones medioambientales</i> que aplican al(las) Área(s), por lo que el USUARIO INTERMEDIO no tiene nada que reclamar y/o exigir a LAP”.</p> <p>Segunda reunión:</p> <p>Se acepta en parte. Las Normas y Procedimientos de Operación de LAP son de obligatorio cumplimiento para el UI en tanto estas responden disposiciones, reglas y procedimientos internos y sus respectivos cambios y/o actualizaciones, que regulan las condiciones de operación de LAP; por tanto, resultan de aplicación automática desde que se encuentren publicadas en la web de LAP.</p> <p>Mantenemos propuesta:</p> <p><i>“Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) las Normas y Procedimientos de Operación de LAP; (v) las características y toda la información referida detallada expresamente en</i></p>	<p>Del punto iv), para garantizar la transparencia en la gestión y evitar que se impongan condiciones desconocidas o no informadas, se incorpora la obligación de LAP de comunicar previamente las Normas y Procedimientos de Operación, estableciendo un mecanismo de publicación accesible a los UI.</p> <p>Del punto v), a fin de evitar interpretaciones extensivas que puedan generar incertidumbre jurídica, se ajusta la redacción para limitar la información aplicable a la que esté <i>“detallada expresamente en el Contrato”</i>.</p> <p>Del punto vi), se refuerza la obligación de LAP de proporcionar información clara, completa y previa sobre las características físicas, legales y medioambientales del(las) Área(s). Esto incluye cualquier limitación que pueda afectar el uso de las instalaciones, lo cual es esencial para que los UI puedan evaluar costos y riesgos de forma adecuada.</p> <p>Respecto a la frase “nada que reclamar”, debe tenerse en cuenta que la cláusula que es materia de análisis corresponde a los antecedentes, donde las partes formulan declaraciones sobre los aspectos que son de pleno conocimiento de cada una de ellas. Sobre el particular, se observa que los UI consideran que se trata de una declaración amplia y general; no obstante ello, LAP no se pronuncia sobre la necesidad de incluir dicha frase.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>No se evidencia que se hayan recogido las dudas de los UI en la propuesta de LAP; es más, están añadiendo un punto adicional "las Normas y Procedimientos de Operación de LAP".</p> <p>Contrapropuesta: <i>"Asimismo, LAP y el USUARIO INTERMEDIO tienen pleno conocimiento de: (i) el Contrato de Concesión; (ii) las Leyes Aplicables; (iii) temas técnicos aplicables al Contrato y que se encuentran detallados en el REMA y REA-LAP; (iv) las Normas y Procedimientos de Operación de LAP siempre que estos hayan sido previamente aceptados por los USUARIOS INTERMEDIOS; (v) las características y toda la información expresamente detallada en el Contrato; (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) Área(s), las cuales han sido previamente informados por LAP mediante comunicación escrita, pero lo que el USUARIO INTERMEDIO no tiene nada que reclamar y/o exigir a LAP."</i></p> <p>Tampoco se acepta la inclusión sobre que el UI no tiene nada que reclamar y/o exigir a LAP. No se puede aceptar una declaración tan amplia y general de este tipo.</p>	<p><i>el al Contrato; (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) Área(s), por lo que el USUARIO INTERMEDIO no tiene nada que reclamar y/o exigir a LAP en cuanto a su desconocimiento."</i></p>	<p>En ese sentido, resulta suficiente que ambas partes dejen claro que conocen todos los documentos detallados en la cláusula, aspecto que puede ser evidenciado por cualquiera de ellas en el contexto de eventuales reclamos o controversias.</p> <p>Por lo antes expuesto, se propone el siguiente párrafo:</p> <p>1.4 <i>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 Contrato 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 Contrato; (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.</i></p>
Cláusula Cuarta.- Plazo de vigencia y Fases del Contrato (...) Fases del Contrato y lineamientos aplicables	<p>Considerando que LAP entregará las áreas listas para que sean utilizadas como oficinas operativas, ¿por qué se incluyen las fases de "Planificación y Diseño" y "Habilitación"?</p> <p>Segunda reunión:</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Segunda reunión:</p>	<p>Con relación a esta cláusula, 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</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>4.2.1 Las Fases en las que se desarrollará el Contrato son: (i) Planificación y Diseño; (ii) Habilitación; y (iii) Operación.</p>	<p>Las Areas ya deben estar preparadas para servir como Almacenes para Equipaje Rezagado. No se acepta esta definición puesto que implica que los Usuarios Intermedios vayan a realizar labores que no les corresponde, ellos no van a realizar habilitación alguna en las áreas. Las áreas se recibirán listas para ser operadas, por lo que no deben requerir de "planificación, diseño y habilitación del(las) Área(s) en el Nuevo Terminal" alguna.</p> <p>Del mismo modo ¿A qué se refieren con organización del espacio? ¿para ello se va a necesitar pasar por el procedimiento de elaboración de un plan de trabajo que debe ser revisado por LAP?</p> <p>Estas medidas no se ajustan a una simple organización del espacio. En todo caso, se debe elaborar un 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.</p>	<p>Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar el acondicionamiento a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Para ello, los UI deberán presentar un expediente técnico o un plan de trabajo según corresponda. Estos documentos serán revisadas por un equipo específico de LAP Proyecto, lo cual permitirá se tenga la celeridad y eficiencia necesaria. Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>a cabo siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p>
<p>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, mientras que los Anexos del Contrato <u>Condiciones Generales de Contratación y de Condiciones Particulares de Contratación</u> se centran principalmente en la ejecución de la Fase de Operación del Contrato.”</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“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, mientras que los Anexos del Contrato <u>Condiciones Generales de Contratación y de Condiciones Particulares de Contratación</u> se centran principalmente en la ejecución de la Fase de Operación del Contrato.”</i></p>	<p>La referencia a “o documento que establezca LAP” se debe a que dicho documento técnico podría modificarse atendiendo a las necesidades técnicas de los proyectos de la Nueva Terminal.</p> <p>El Manual Humo se modificaría con la finalidad de actualizar requerimientos técnicos que deban considerarse para la operación.</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>“Sin perjuicio de las obligaciones reguladas en esta cláusula, el alcance total, lineamientos técnicos y obligaciones particulares de las Fases</i></p>	<p>Al respecto, el Manual HUMO de LAP provee la información necesaria para el desarrollo y ejecución de proyectos de implementación, remodelación o ampliación de locales en el aeropuerto, establece los procedimientos a seguir por los usuarios intermedios y es elaborado por el propio Concesionario.</p> <p>Con relación a esta cláusula, el Concesionario realiza una precisión sobre el Manual HUMO aceptando el comentario de los usuarios intermedios eliminando la discrecionalidad del texto inicial.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
ejecución de la Fase de Operación del Contrato.	<p>La referencia a "o documento que establezca LAP" es muy general, se debe eliminar. Es discrecional y carece de seguridad jurídica para la operación del servicio esencial.</p> <p>Indicar si el Manual Humo se va a modificar.</p> <p>Segunda reunión: En línea a lo comentado anteriormente, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. El hecho se realizar habilitaciones, que para el presente caso serían menores como la colocación de racks, no debería implicar una Fase de Planificación, Diseño y Habilitación, sino su realización como Mejora</p>	<p><i>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 Contrato.</i></p> <p>Segunda reunión: Tal como se explicó en la Segunda Reunión de Negociación, así como se mencionó en el comentario anterior, es necesaria la Fase de Planificación, Diseño y Habilitación de los espacios, toda vez que los UI podrían realizar modificaciones a los contenedores de equipaje rezagado que les serán entregadas con el objetivo de adaptarlas a sus necesidades. Notar que se tienen aerolíneas que realizarán este tipo de proyectos. En ese sentido, LAP mantiene su nueva propuesta realizada en la Segunda Reunión de Negociación:</p> <p><i>"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 del Contrato Condiciones Generales de Contratación y de Condiciones Particulares de Contratación se centran principalmente en la ejecución de la Fase de Operación del Contrato."</i></p>	<p>Se acepta la propuesta del Concesionario:</p> <p><i>"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 Contrato."</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>¿Por qué se requiere una Fase de Planificación y Diseño si las áreas deben encontrarse listas para ser utilizadas como oficinas operativas?</p> <p>Esto da a entender que LAP sólo estaría proporcionando un casco y no una oficina operativa (back office) lista para la prestación de un servicio esencial, y lo que trata este contrato de acceso, es de una oficina operativa no oficina área gris.</p> <p>LAP, como Entidad Prestadora debe proporcionar al usuario intermedio un área lista para la operación, más aún si el cargo de acceso se facturará desde que el Aeropuerto inicia operaciones.</p> <p>Segunda reunión: En línea a lo comentado anteriormente, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. El hecho se realizar habilitaciones, que para el presente caso serían menores como la colocación de racks, no debería implicar una Fase de Planificación, Diseño y Habilitación, ni la realización de un Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo de los trabajos de Habilitación que se realizarán en el(las) Área(s).</p> <p>Del mismo modo ¿A qué se refieren con organización del espacio? ¿para ello se va a necesitar pasar por el procedimiento de elaboración de un plan de trabajo que debe ser revisado por LAP?</p> <p>Estas medidas no se ajustan a una simple organización del espacio. En todo caso, se</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Segunda reunión: Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar el acondicionamiento a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Para ello, los UI deberán presentar un expediente técnico o un plan de trabajo según corresponda. Estos documentos serán revisadas por un equipo específico de LAP Proyecto, lo cual permitirá se tenga la celeridad y eficiencia necesaria. Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>debe elaborar un procedimiento ejecutivo y célebre para los casos de modificaciones menores (instalación de Racks), el cual sería el aplicable para las Mejoras, que se regula en la cláusula 16.</p>		
<p>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).</p>	<p>Idem al comentario anterior, ¿por qué se requiere una Fase de Habilitación si las áreas deben encontrarse listas para ser utilizadas como oficinas operativas? Cabe recalcar que por Manual Humo LAP solicita un Expediente Técnico para las habilitaciones; lo cual da a entender que se deben realizar trabajos de mayor envergadura a las áreas.</p> <p>Segunda reunión: En línea a lo comentado anteriormente, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. El hecho se realizar habilitaciones, que para el presente caso serían menores como la colocación de rackas, no debería implicar una Fase de Planificación, Diseño y Habilitación.</p> <p>Del mismo modo ¿A qué se refieren con organización del espacio? ¿para ello se va a necesitar pasar por el procedimiento de elaboración de un plan de trabajo que debe ser revisado por LAP?</p> <p>Estas medidas no se ajustan a una simple organización del espacio. En todo caso, se debe elaborar un procedimiento ejecutivo y célebre para los casos de modificaciones menores (instalación de Racks), el cual sería el aplicable para las Mejoras, que se regula en la cláusula 16.</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda reunión: Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar el acondicionamiento a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Para ello, los UI deberán presentar un expediente técnico o un plan de trabajo según corresponda. Estos documentos serán revisadas por un equipo específico de LAP Proyecto, lo cual permitirá se tenga la celeridad y eficiencia necesaria. Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato</p>

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.	<p>Ídem al comentario anterior.</p> <p>Se debe eliminar la frase "<i>cualquier otro lineamiento indicado por LAP</i>" ya que es muy general. Es discrecional y arbitrario. Si LAP decide reemplazar totalmente el Manual Humo, este debe ser revisado y aceptado por los Usuarios.</p> <p><u>Segunda reunión:</u></p> <p>En línea a lo comentado anteriormente, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. El hecho de realizar habilitaciones, que para el presente caso serían menores como la colocación de racks, no debería implicar una Fase de Planificación, Diseño y Habilitación. Además cuál sería el supuesto para un Usuario Intermedio tenga que obligarse "...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"</p>	<p>El Manual Humo se modificaría con la finalidad de actualizar requerimientos técnicos que deban considerarse para la operación.</p> <p>Ver comentarios anteriores de LAP.</p> <p><u>Segunda reunión:</u></p> <p>En cualquier caso, en donde se requiera realizar una habilitación, el UI es el responsable de mantener sus áreas asignadas Cercada (s) y/o Cubierta (s) durante el proceso de habilitación. Por otra parte, es importante indicar que los UI durante el proceso de ocupación de sus ambientes son responsables de la seguridad de sus equipos y/o_herramientas por lo que el control del cerramiento de estas áreas son responsabilidad de los UI. En ese sentido, se mantiene la propuesta de LAP.</p> <p><i>"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."</i></p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por otro lado, las normas y procedimientos de operación que establezca LAP, como el Manual HUMO, no están sujetos a la validación o aprobación de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato</p>
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	<p>Debe decir:</p> <p><i>"Elaborar el Cronograma de Ejecución que será aprobado por LAP, de acuerdo al plazo y disposiciones establecidas en el Manual HUMO o documento que establezca LAP para</i></p>	<p>No se acepta eliminación. El Manual Humo se modificaría con la finalidad de actualizar requerimientos técnicos que deban considerarse para la operación.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por otro lado, las normas y procedimientos de operación que establezca LAP, como el Manual HUMO,</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>establezca LAP 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. (...)."</p> <p>Se debe eliminar "o documento que establezca LAP" ya que es muy general. Si LAP decide reemplazar totalmente el Manual Humo, este debe ser revisado y aceptado por los Usuarios. Reiteramos lo mencionado en los comentarios anteriores, las áreas ya deben encontrarse en condiciones para ser utilizadas como Almacenes para Equipaje Rezagado, por lo que no queda claro por qué se hace referencia a una Fase de Planificación y Diseño y de Habilitación de las áreas. Respecto de los plazos e hitos del Proyecto New Lim, en el supuesto negado en que se deban realizar Habilitaciones, ¿los plazos de revisión de LAP de los Expedientes Técnicos y aprobaciones se reducirán? Actualmente LAP puede tomarse hasta casi 2 meses para aprobar un expediente.</p> <p>Dice: "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". En el supuesto negado en el que sea aplicable el Cronograma de Ejecución, ¿a qué se</p>	<p><i>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. (...)."</i></p> <p><i>Se debe eliminar "o documento que establezca LAP" ya que es muy general. Si LAP decide reemplazar totalmente el Manual Humo, este debe ser revisado y aceptado por los Usuarios. Reiteramos lo mencionado en los comentarios anteriores, las áreas ya deben encontrarse en condiciones para ser utilizadas como Almacenes para Equipaje Rezagado, por lo que no queda claro por qué se hace referencia a una Fase de Planificación y Diseño y de Habilitación de las áreas. Respecto de los plazos e hitos del Proyecto New Lim, en el supuesto negado en que se deban realizar Habilitaciones, ¿los plazos de revisión de LAP de los Expedientes Técnicos y aprobaciones se reducirán? Actualmente LAP puede tomarse hasta casi 2 meses para aprobar un expediente.</i></p> <p><i>Dice: "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". En el supuesto negado en el que sea aplicable el Cronograma de Ejecución, ¿a qué se</i></p>	<p>Explicación adicional: Para la revisión de los expedientes durante esta etapa de Planificación y Diseño y de Habilitación de las áreas se contará con un equipo técnico exclusivo para la supervisión de la implementación de espacios regulados dentro de la Nueva Terminal.</p> <p>El manual HUMO forma parte de las normas y procedimientos de LAP, por lo cual no corresponde que este sea aprobado por los UI.</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>"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."</i></p> <p><u>Segunda reunión:</u></p> <p>Al respecto, se tienen los siguientes comentarios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El Cronograma de Ejecución que deben compartir los UI, será aplicable para todos los 	<p>no están sujetos a la validación o aprobación de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Respecto al Cronograma de Ejecución y la facultad de LAP para modificarlos, el Concesionario es el responsable de la operación continua y la seguridad del Aeropuerto, por tanto, de considerarlo debe tener la facultad de restringir en ciertos horarios la ejecución de trabajos de habilitación por parte de los usuarios intermedios y de todo aquél que las esté realizando, con previa comunicación a la otra parte.</p> <p>Se acepta la segunda propuesta del Concesionario:</p> <p><i>"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."</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>refieren con una holgura? Este cronograma es definido conforme a las necesidades de cada Usuario por lo que, si LAP requiere que se ajuste a un plazo específico, esto deberá ser revisado y previamente aprobado por cada Usuario.</p> <p>Es importante recordar que, conforme al Manual Humo, durante el periodo de temporada alta: desde el 15 de julio al 15 de agosto y desde 15 de diciembre al 15 de enero se podrán restringir las obras, según lo requiera la operación del aeropuerto. Entendemos que para este caso no será aplicable esta disposición del manual ya que nos encontramos en un terminal que no opera aún.</p> <p>En el supuesto que el usuario intermedio deba elaborar el cronograma, siguiendo el Manual HUMO y otras regulaciones de LAP y este es aprobado por LAP, ¿por qué se señala que LAP puede modificarlo unilateralmente? Debe eliminarse esta prerrogativa.</p> <p>Eliminar referencia a "mostrar una holgura". Es impreciso y subjetivo el término. En general, LAP debe entregar una Facilidad Esencial de Oficina Operativa. No un casco para que el usuario intermedio lo habilite. Esa no es la naturaleza jurídica de una facilidad esencial.</p> <p><u>Segunda reunión:</u> Se mantiene la observación, más aún cuando -como se ha precisado- si la habilitación puede estar referida a la instalación de un rack, por ejemplo, cuál sería la necesidad de incluir un Cronograma de Ejecución y que además se ajuste a los plazos de integración del Proyecto</p>	<p>casos, sea proceso de diseño, ocupación o habilitación del ambiente asignado.</p> <p>Es importante que LAP tenga la información de la fecha de ingreso para la ocupación o habilitación, así como, el ingreso del personal, horas de ingreso, movilidades que se utilizarán, entre otros; esto a fin de verificar que las actividades del Usuario no tengan interferencia con las actividades del Proyecto o un tercero, así como, asegurar la disponibilidad del espacio que se requiere intervenir. Asimismo, cualquier variación que se produzca, también deberá ser informada a LAP, debiendo tener en consideración la regulación contractual aplicable para dichos supuestos y lo establecido en el “MANUAL DE HABILITACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE OFICINAS DE ENTIDADES ESTATALES, LÍNEAS AÉREAS Y OTROS”.</p> <p>2.Los cronogramas que entreguen los terceros “Entidades Estatales, Aerolíneas u otros” deben tener definido como parte de su información las fechas de inicio, finalización y horarios de trabajo de los procesos de diseño, ocupación o habilitación según corresponda.</p> <p>Esta programación no debe interferir con la ejecución de los trabajos del Proyecto, por lo que deberá coordinarse con LAP y el Consorcio Inti Punku (IPK) para que esto no ocurra; y en su caso, adecuar al Cronograma del Proyecto New Lim.</p> <p>De manera específica, los trabajos deben ejecutarse en los horarios establecidos por LAP y en coordinación con IPK para el desarrollo de sus actividades con la posibilidad de desarrollar</p>	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>New LIM. No solo lo vemos como una excesiva exigencia para este nivel de implementación, sino que además y como se ha manifestado anteriormente, las aerolíneas no están de acuerdo con la fecha del 18 de diciembre para el inicio de operaciones en el nuevo Terminal, ese plazo debe modificarse al mes de enero 2025.</p> <p>Por otra parte, ¿qué se entiende por “integración con el o del Proyecto NewLIM”?</p>	<p>un horario extendido con previa coordinación con LAP. Para ello se ha establecido un formato de permisos de horario nocturno y extendido en caso de que lo requiera el tercero.</p>	
<p>4.2.6.2 (...)</p> <p>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.</p>	<p>Reiteramos lo mencionado en los comentarios anteriores, las áreas ya deben encontrarse en condiciones para ser utilizadas como Oficina Operativa, por lo que no queda claro por qué se hace referencia al Cronograma de Ejecución.</p> <p>Segunda reunión: En línea a lo comentado anteriormente, no se puede aceptar la inclusión de fases para áreas que deben ser entregadas para su uso inmediato. El hecho se realizar habilitaciones, que para el presente caso serían menores como la colocación de racks, no debería implicar una Fase de Planificación, Diseño y Habilitación.</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC, Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda reunión: Tal como se ha mencionado anteriormente, para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. Finalmente, cada aerolínea organizará el espacio entregado según su criterio para el uso eficiente, ello no significa que se deba hacer trabajos adicionales y/o presentar un expediente técnico, sino que de acuerdo al</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>tipo de acondicionamiento que cada UI determine para sus áreas, el equipo de LAP, le indicará si es necesario la presentación de documentación técnica.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	
<p>4.2.6.2 (...)</p> <p>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 documento que establezca LAP. 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.</p>	<p>Las áreas ya deben encontrarse listas para el uso como oficinas operativas.</p> <p>Debe decir:</p> <p><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 documento que lo sustituya y/o complementa. 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></p> <p>No tiene sustento alguno no poder reclamar a LAP por modificaciones o retrasos si estos han sido imputables al aeropuerto."</p> <p>Segunda reunión:</p> <p>No solo se observa la inclusión de un concepto como el Cronograma de Ejecución, sino que al señalarse que si se presenta una modificación o retraso en los hitos y cronogramas señalados (entendemos que se trata de la fecha hito determinada por LAP del 18 de diciembre) no cabría un reclamo o compensación a favor del Usuario Intermedio</p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p><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 complementa. 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, siempre que dicha actualización no se realice por causa atribuible al USUARIO INTERMEDIO."</i></p> <p>Segunda reunión:</p> <p>El Cronograma de Ejecución indicado en el Contrato, se refiere al que el UI presente para la fase de Planificación, Diseño y Habilitación, siendo que en caso haya actualizaciones y retrasos en los hitos que sean atribuibles a este, LAP no será responsable. Por tanto, seguimos manteniendo nuestra nueva propuesta:</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>"De igual manera, si el USUARIO INTERMEDIO requiriese una actualización al Cronograma de Ejecución, podrá solicitarlo a LAP siguiendo el</i></p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Dado que el numeral regula la posibilidad de actualizar el cronograma de ejecución a solicitud del Usuario Intermedio, 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.</p> <p>Para una mayor precisión se propone el siguiente párrafo:</p> <p><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 complementa. 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</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>si la actualización no se realiza por causa atribuible al Usuario Intermedio, considerando que no estamos de acuerdo con la fecha hito del 18 de diciembre impuesta por LAP, no es posible aceptar ni la cláusula original ni la modificación propuesta.</p> <p>En resumen, debe retirarse del modelo de contrato toda mención a fases o cronogramas.</p>	<p><i>procedimiento definido en el Manual HUMO o documento que establezca LAP. 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, siempre que dicha actualización no se realice por causa atribuible al USUARIO INTERMEDIO.”</i></p>	<p><i>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></p>
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).”	<p>Cabe recalcar que las áreas deben entregarse listas para ser usadas como oficinas operativas; por lo cual este numeral debe quedar conforme a lo siguiente:</p> <p><i>“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).”</i></p>	<p>No se acepta. Mantenemos la propuesta para los casos que aplique, dado que las áreas necesitaran una implementación/habilitación, por ejemplo racks o estantes para el equipaje, de no ser el caso de todas las aerolíneas podríamos hacerlo condicional (en caso aplique).</p> <p>Segunda reunión: Tal como se ha mencionado anteriormente, para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, tambien supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. Para ello, se tendrá que mantener estrecha coordinación con las áreas de LAP a fin de alinear la ejecución del contrato con el cronograma del Proyecto New Lim. Finalmente, cada aerolínea organizará el espacio entregado según su criterio para el uso eficiente, ello no significa que se deba hacer trabajos adicionales y/o presentar un expediente técnico, sino que de acuerdo al tipo de</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
de datos y de sistemas, asociadas a la habilitación del(las) Área(s).	<p>Segunda reunión: Consideremos pertinente mantener el texto pero eliminando lo tachado en rojo. Los casos que señala LAP, racks o estantes no implican una Fase de Habilitación en los términos que se indican en el contrato.</p>	<p>acondicionamiento que cada UI determine para sus áreas, el equipo de LAP, le indicará si es necesario la presentación de documentación técnica.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	
<p>4.2.6.3 (...)</p> <p>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. No obstante, dicha situación no implica de modo alguno que los plazos del referido cronograma se vean afectados, obligándose el USUARIO INTERMEDIO a adoptar las medidas necesarias para la ejecución oportuna de la Habilitación del(las) Área(s) y, en general, del Cronograma de Ejecución.</p>	<p>Dice: <i>“No obstante dicha situación no implica de modo alguno que los plazos del referido cronograma se vean afectados, obligándose el USUARIO INTERMEDIO a adoptar las medidas necesarias para la ejecución oportuna de la Habilitación del(las) Área(s) y, en general, del Cronograma de Ejecución”.</i></p> <p>En el supuesto negado que la Fase de Habilitación y el Cronograma de Ejecución sean aplicables, si el Usuario no puede acceder a las áreas se corren los plazos del cronograma. Al no tener acceso no se pueden cumplir con las ejecuciones correspondientes, por lo que esperar que el plazo no corra no tiene sentido.</p> <p>Segunda reunión: Si es que es fácticamente imposible cumplir con el cronograma, ¿cuál sería la consecuencia? En todo caso, en caso de suceder este supuesto, los sobrecostos a incurrir para acelerar estas etapas, no debe ser a costo de los UI. Además, en caso el acceso que los UIs deban dar a las áreas conlleve a una demora en la ejecución del cronograma, este sí debe correr.</p>	<p>La idea es que el cronograma no se vea alterado en su ejecución porque operativamente las fases se conducirán sin mayor complejidad.</p> <p>Nueva propuesta: <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. No obstante, dicha situación no implica de modo alguno que los plazos del referido cronograma se vean afectados.”</i></p> <p>Segunda reunión: La consecuencia es la que resulta prevista en los numerales 4.2.6.2 que se exponen a continuación, en los que en resumen el UI quedaría liberado de responsabilidad si se afecta el cumplimiento del cronograma de ejecución por causa no imputable al mismo:</p> <p><i>“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</i></p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Si por causas ajenas al Usuario Intermedio no resulta posible cumplir con el Cronograma de Ejecución, aparte de ser eximidos del cumplimiento del cronograma, el mismo se deberá de actualizar en función a los días que se le impidió el acceso. Por tanto, se elimina la última parte de la cláusula y será de aplicación lo establecido en el segundo y tercer párrafo numeral 4.2.6.2.</p> <p>El texto queda de la siguiente manera:</p> <p><i>“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 si no 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”</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p><i>INTERMEDIO, afectando el cumplimiento del Cronograma de Ejecución, en cuyo caso el USUARIO INTERMEDIO queda exonerado de la aplicación de Penalidades.</i></p> <p><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 documento que establezca LAP”.</i></p> <p>En ese sentido, mantenemos nuestra propuesta indicada en la columna H:</p> <p><i>“Coordinar el acceso al(as) 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(as) 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. No obstante, dicha situación no implica de modo alguno que los plazos del referido cronograma se vean afectados.”</i></p>	
<p>4.2.6.3 (...)</p> <p>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</p>	<p>¿Dónde se tiene que dar aviso a LAP? ¿A qué se refieren con una desviación de los plazos e hitos para la integración con el Proyecto New Lim? ¿cómo el Usuario determinará ello?</p> <p><u>Segunda reunión:</u> Además de lo comentado precedentemente, ¿cuál sería la relación entre una habilitación como podría ser la instalación de un rack y la demora en la entrega final del Proyecto NewLIM? La posición primigenia es que las</p>	<p>Se debe dar aviso al equipo de PMO, responsable de oficinas y espacios regulados dentro de la terminal.</p> <p>Con respecto a las desviaciones se refiere cuando se presenten demoras en la ejecución del cronograma y ello implique un impacto en la entrega final del proyecto (demoras).</p> <p><u>Segunda reunión:</u> Se procede a dar respuesta (en cursiva) a las consultas de los UI:</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Resulta razonable lo establecido en la cláusula respecto a dar aviso de algún evento potencial que pueda afectar los plazos de ejecución con la integración del proyecto.</p> <p>Por otro lado, todos los avisos y comunicaciones bajo el marco del presente mandato se deben dar de</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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.	<p>áreas (de todos los servicios) deben ser entregadas y listas para su uso. Habilitaciones menores no pueden ser equiparables a que afecten la entrega del Proyecto NewLIM.</p> <p>Por otra parte, los avisos o comunicaciones se realizan bajo lo dispuesto en la cláusula 35</p>	<p>1) ¿cuál sería la relación entre una habilitación como podría ser la instalación de un rack y la demora en la entrega final del Proyecto NewLIM?</p> <p>La instalación de un rack es solo un ejemplo puntual de lo que podría ser una habilitación, tal como se mencionó anteriormente, tenemos casos de UI que requerirán efectuar trabajos constructivos para sus habilitaciones con un grado mayor de complejidad. Para ello, el Usuario deberá coordinar con LAP y con cualquier tercero, en caso de identificar alguna interferencia en campo para el desarrollo de sus actividades; a fin de evitar alguna afectación y dar solución a la misma.</p> <p>2) La posición primigenia es que las áreas (de todos los servicios) deben ser entregadas y listas para su uso. Habilitaciones menores no pueden ser equiparables a que afecten la entrega del Proyecto NewLIM.</p> <p>Dependerá de la situación específica.</p> <p>3) Por otra parte, los avisos o comunicaciones se realizan bajo lo dispuesto en la cláusula 35</p> <p>Las medidas que se implementen deberán coordinarse directamente en campo entre el usuario y los terceros. De tener alguna implicancia contractual deberán ser canalizadas a través del mecanismo contractual correspondiente.</p>	<p>conformidad a lo establecido en la cláusula trigésimo quinta referida a las comunicaciones.</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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, por lo que, no podrá considerar la falta de documentación o de información 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.</p>	<p>LAP debe informar cuál es la situación de las áreas (estado y características técnicas) antes de la suscripción del contrato, por tanto, debe compartir el estado y situación legal de las áreas (ficha técnica) a fin de poder estar conformes con estas cláusulas. Es importante recalcar que las áreas deben de ser entregadas en condiciones para poder prestar el servicio de Oficina Operativa.</p> <p>Segunda reunión: Consideramos que lo añadido en azul al párrafo no ayuda a una mejor precisión puesto que si la declaración que se pretende incorporar se realiza y se limita a la información que brinde LAP al Usuario Intermedio, que ocurriría en caso LAP no brinde una información adecuada sobre las áreas, en particular, sus características técnicas, su estado, etc., el UI no podrá considerar una falta de documentación o información, ya que la misma sólo es determinada por LAP y se limita a lo que entreguen, sea completa o no.</p>	<p>De acuerdo.</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>“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 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.”</i></p> <p>Segunda reunión: El espíritu de la cláusula es resguardar que el UI no podrá desconocer el estado y situación legal de(las) Área(s), siempre y sobre la base y limitado a la información que le haya brindado LAP previo a ello. Caso contrario, si LAP no le brinda dicha información de forma completa o nula y el UI debe tramitar u obtener documentos sobre las áreas, ello no será causa imputable al UI. En ese sentido, LAP mantiene su nueva propuesta:</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>“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</i></p>	<p>Considerando lo señalado por LAP después de la segunda reunión, resulta razonable el texto de la cláusula en la cual, ante la falta de documentación que no remita LAP o documentación errónea no sería responsabilidad del UI los retrasos en la ejecución del contrato.</p> <p>Se acepta la última propuesta de LAP:</p> <p><i>“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 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”</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>considerar la falta de documentación o de información 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.</p>	
<p>4.2.8 (...)</p> <p>Si la suspensión antes mencionada es imputable al USUARIO INTERMEDIO, no se generará alguna prórroga, ampliación o modificación de los plazos establecidos en el Contrato, 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.</p>	<p>Es importante recalcar que las áreas deben de ser entregadas en condiciones para poder prestar el servicio de Almacén de Equipaje Rezagado.</p> <p>Debe decir:</p> <p><i>“Si la suspensión antes mencionada es imputable al USUARIO INTERMEDIO, no se generará alguna prórroga, ampliación o modificación de los plazos establecidos en el Contrato, 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 Contrato o las Leyes Aplicables.”</i></p> <p>Segunda reunión: A lo aceptado se debería eliminar lo tachado en rojo</p>	<p>Se acepta parcialmente:</p> <p>“Si la suspensión antes mencionada es imputable al USUARIO INTERMEDIO, no se generará alguna prórroga, ampliación o modificación de los plazos establecidos en el Contrato, 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 Contrato o las Leyes Aplicables.”</p> <p>Segunda reunión: No se acepta, en tanto estamos en el marco de una suspensión de actividades a causa de un hecho imputable al UI; por tanto, el Cronograma de Ejecución debería mantenerse. En ese sentido, mantenemos nuestra propuesta:</p> <p>Se acepta parcialmente:</p> <p>“Si la suspensión antes mencionada es imputable al USUARIO INTERMEDIO, no se generará alguna prórroga, ampliación o modificación de los plazos establecidos en el Contrato, 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 Contrato o las Leyes Aplicables.”</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Respecto a la suspensión de cualquier actividad que esté realizando el UI, que sea imputable a él mismo por incumplimiento del contrato o de las Leyes Aplicables, resulta razonable que esta suspensión no implique una ampliación al cronograma de ejecución, al plazo del contrato o al inicio del pago del cargo de acceso.</p> <p>Por tanto, se acepta la propuesta de LAP.</p> <p>“Si la suspensión antes mencionada es imputable al USUARIO INTERMEDIO, no se generará alguna prórroga, ampliación o modificación de los plazos establecidos en el Contrato, 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 Contrato o las Leyes Aplicables.”</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p><i>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 Contrato o las Leyes Aplicables.”</i></p>	
<p>4.2.9 Conoce que LAP podrá realizar inspecciones al(las) Área(s) con la finalidad de constatar el estricto cumplimiento de los requisitos detallados en el Manual HUMO o documento que establezca LAP. El USUARIO INTERMEDIO está obligado a permitir y colaborar con dichas inspecciones sin restricción alguna. Como parte de la inspección, LAP o a través del tercero que 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 Contrato.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“Conoce que LAP podrá realizar inspecciones debidamente programadas 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 establezca LAP. 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 Contrato, 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”.</i></p> <p>Además, estas observaciones, y facultad para ordenar la paralización total o parcial de la obra, debe sujetarse a criterios objetivos, y debe indicarse por escrito de forma clara y detallada.</p> <p><u>Segunda Reunión:</u> Que las visitas no tengan una programación, puede implicar interferir con el desarrollo de las actividades de los UI. Asimismo, podría</p>	<p>La naturaleza de las inspecciones es precisamente poder confirmar el debido cumplimiento, entonces si la inspección se realiza notificando previamente al USUARIO INTERMEDIO entonces se estaría desnaturalizando la figura y objetivo de la misma.</p> <p>Se acepta parcialmente:</p> <p><i>“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 documento que establezca LAP. 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 Contrato, 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.”</i></p> <p><u>Segunda Reunión:</u></p>	<p>Respecto a las inspecciones a las áreas, las mismas tienen como finalidad la verificación del cumplimiento del objeto del Contrato de Acceso, por tanto, si tienen un pre aviso, no sería posible detectar incumplimientos.</p> <p>Reiteramos lo señalado en párrafos anteriores sobre que las normas y procedimientos de operación que establezca LAP, como el Manual HUMO, no están sujetos a la validación o aprobación de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Por otro lado, de ser el caso que como consecuencia de estas inspecciones se ordene la paralización total de la ejecución del contrato, este debe ser debidamente sustentado y resulta razonable establecer un plazo mínimo para no afectar las operaciones, tal como se había precisado en la aceptación parcial otorgada inicialmente por LAP.</p> <p>El texto queda de la siguiente manera:</p> <p><i>“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</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>ocurrir que no haya un trabajador disponible para brindar atención a LAP. Debe haber un aviso razonable anterior, para que las UI puedan ordenarse, por ello se mantiene la propuesta de inclusión de lo resaltado en azul, así como retirar lo tachado en rojo. Contrapropuesta:</p> <p><i>"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 modifique y haya sido debidamente remitido a los USUARIOS INTERMEDIOS establezca LAP. 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 Contrato, 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"</i></p>	<p>Se mantiene propuesta inicial del proyecto de contrato. Reiteramos que la importancia de la naturaleza de las inspecciones es precisamente poder confirmar el debido cumplimiento de las obligaciones. En ese sentido, si la inspección se realiza notificando previamente al USUARIO INTERMEDIO, se estaría desnaturalizando la figura y objetivo de la misma:</p> <p><i>"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 documento que establezca LAP. 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 Contrato."</i></p>	<p><i>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 Contrato, 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."</i></p>
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	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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</i></p>	<p>No se acepta ajuste porque la operación podría admitir un espacio de habilitación.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se ha mencionado anteriormente, para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a</p>	<p>Se acepta la propuesta del proyecto de mandato dado que una habilitación se puede dar en diferentes momentos de la ejecución del contrato.</p> <p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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 responsable de la Habilitación y Operación del Contrato.</p>	<p>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 responsable de la Habilitación y Operación del Contrato."</p> <p>Se debe reiterar las áreas deben estar habilitadas para fungir como oficinas operativas.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta la inclusión de una Fase de Habilitación</p>	<p>sus necesidades y operaciones. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir "Fase de Habilitación" en esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	
<p>4.2.9 (...)</p> <p>Asimismo, se deja constancia de que la obligación del USUARIO INTERMEDIO de permitir las inspecciones debidamente programadas 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 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. Para esto LAP deberá dar aviso al USUARIO INTERMEDIO 48 hrs antes de la visita para realizar las coordinaciones necesarias dentro de la obra."</p> <p>Segunda Reunión:</p> <p>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</p>	<p>Debe decir:</p> <p>"Asimismo, se deja constancia de que la obligación del USUARIO INTERMEDIO de permitir las inspecciones debidamente programadas 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. Para esto LAP deberá dar aviso al USUARIO INTERMEDIO 48 hrs antes de la visita para realizar las coordinaciones necesarias dentro de la obra."</p> <p>Segunda Reunión:</p> <p>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</p>	<p>No se acepta. La naturaleza de las inspecciones es precisamente poder confirmar el debido cumplimiento, entonces si la inspección se realiza notificando o avisando previamente al USUARIO INTERMEDIO entonces se estaría desnaturalizando la figura y objetivo de la misma.</p> <p>Segunda Reunión:</p> <p>No se acepta la contrapropuesta de los UI. Tal como se explicó anteriormente, la naturaleza de las inspecciones es precisamente poder confirmar el debido cumplimiento de las obligaciones, entonces si la inspección se realiza notificando o avisando previamente al USUARIO INTERMEDIO, se estaría desnaturalizando la figura y objetivo de la misma. Por tanto, nos mantenemos con nuestra propuesta inicial:</p> <p>"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,</p>	<p>Respecto a las inspecciones a las áreas, las mismas 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.</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>trabajador disponible para brindar atención a LAP. Debe haber un aviso razonable anterior, para que las UI puedan ordenarse.</p> <p>En el caso de inspecciones no programadas, las mismas no debe interferir con las actividades regulares del UI.</p>	<p><i>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.</i></p>	
<p>4.2.10 Otorgar acceso al OSITRAN</p> <p>a: (i) el(las) Área(s) donde se ejecuten los trabajos de Habilitación; y, (ii) la documentación necesaria; cuando así el OSITRAN lo requiera.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><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></p> <p>Cabe recalcar que las áreas deben estar habilitadas para fungir como oficinas operativas.</p> <p>Segunda Reunión:</p> <p>No se acepta la inclusión de una Fase de Habilitación. Además, a qué se refieren con "espacios de habilitación" en el hipotético planteado.</p>	<p>No se acepta ajuste porque la operación podría admitir un espacio de habilitación y en el marco de dicha habilitación OSITRAN podría realizar inspecciones.</p> <p>Segunda Reunión:</p> <p>Los espacios de habilitación son las áreas donde se ejecutan los trabajos de habilitación, en este caso, vendrían a ser las oficinas. Por otro lado, tal como se ha mencionado anteriormente, para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir "Fase de Habilitación" en esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>En el marco de las funciones de supervisión de mejoras del Ositrán, este debe de tener acceso a las áreas donde se realicen trabajos de habilitación por parte de LAP, Usuarios Intermedios y Terceros.</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso.</p>
<p>4.2.10</p> <p>(...)</p> <p>A solicitud de LAP y dentro de los plazos requeridos por éste, el USUARIO INTERMEDIO deberá proporcionar toda la información</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>"A solicitud de LAP y dentro de los plazos requeridos por éste, los cuales no podrán ser menores de Siete (7) Días Hábiles, el USUARIO INTERMEDIO deberá proporcionar toda la información sobre la ejecución del</i></p>	<p>No se acepta establecer un plazo debido a que es OSITRAN la Entidad que solicitaría la información y determinaría el plazo de entrega.</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Los plazos para la remisión de documentos son determinados por el Regulador en función al tipo de documentación a requerir, y sobre estos plazos LAP debe de alinear, de ser el</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>sobre la ejecución del Contrato a fin de cumplir con las Leyes Aplicables que, sobre la materia, hayan sido emitidas por el OSITRAN.</p>	<p><i>Contrato a fin de cumplir con las Leyes Aplicables que, sobre la materia, hayan sido emitidas por el OSITRAN.”</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>En este caso la redacción no debería dar a entender que es LAP quien determinará el plazo sino que se trasladará el requerimiento de OSITRAN en los plazos que ésta entidad haya dispuesto. En todo caso se solicita que el plazo sea acordado entre LAP y los Uis en base al plazo otorgado por OSITRAN.</p>	<p>Considerar lo establecido en el numeral 13.2 del Mandato de Acceso actual y replicado en el proyecto de contrato para este proceso:</p> <p><i>“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”.</i></p> <p>Por ello, no se acepta acordar un plazo con el UI, debido a que es el OSITRAN, el Organismo que solicitaría la información y determinaría el plazo de subsanación de las observaciones presentadas. Dicho plazo establecido por LAP, siempre estará alineado al plazo otorgado por el Regulador.</p>	<p>caso, con los usuarios intermedios para la entrega de la documentación.</p> <p>Para mayor claridad se hace una previsión al texto del proyecto de mandato de acceso, quedando de la siguiente manera:</p> <p><i>“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”</i></p>
<p>4.2.11 El USUARIO INTERMEDIO deberá participar de la ejecución del ORAT, ¿son reuniones? Además, la fecha de inicio de operaciones en el nuevo Terminal deberá ser una consensuada con todos los operadores y usuarios, quienes deben dar su conformidad por escrito.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se acepta la primera parte del párrafo más no lo tachado en rojo:</p> <p><i>“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. <u>Este último indicará al</u></i></p>	<p>El ORAT (Operational Readiness Airport Transfer) es el equipo que está a cargo del proceso de transición de operaciones al Nuevo Terminal.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La fecha de inicio de operaciones del nuevo terminal no es objeto del presente contrato, hacemos referencia a la fecha que finalmente se decida para dar inicio a la Fase de Operaciones por parte del UI y esta se materializará cuando el ORAT haya finalizado. En ese sentido, LAP mantendrá su propuesta:</p> <p><i>“El USUARIO INTERMEDIO deberá participar de la ejecución del ORAT, donde se verificará la</i></p>	<p>No es posible que la fecha de inicio de operaciones en el nuevo terminal sea consensuada entre LAP, operadores y los Usuarios Intermedios toda vez que esta se encuentra definida en el Contrato de Concesión y cualquier retraso puede ser considerado un incumplimiento.</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso</p>	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>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."</p> <p>Reiteramos que la fecha de inicio de operaciones en el nuevo Terminal deberá ser una consensuada con todos los operadores y usuarios, quienes deben dar su conformidad por escrito.</p>	<p>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."</p>	
<p>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.</p>	<p>Según esta cláusula se da por entendido LAP no proporcionará una oficina operativa, sino un casco para que el usuario intermedio lo habilite a su costo, cuenta y riesgo. Esto no es una oficina operativa y lo que se debe entregar es un área operativa.</p> <p>Los Usuarios no deberían tener que ejecutar mayores trabajos en el área, ya que en el contrato se están arrendando áreas plenamente habilitadas para prestar el servicio esencial. Se debe eliminar todo el numeral.</p> <p>Segunda Reunión No se acepta.</p>	<p>No se acepta ajuste porque la operación podría admitir un espacio de habilitación.</p> <p>Segunda Reunión Tal como se ha mencionado anteriormente, para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir "Fase de Habilitación" en esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso</p>
<p>Cláusula Quinta. - Cargo de Acceso y forma de pago</p> <p>5.2 El Cargo de Acceso deberá ser pagado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal.</p>	<p>El cargo debe ser facturado desde que el Usuario ocupa la oficina operativa. No sería razonable que se pague por un área que aún no es ocupada por el Usuario.</p> <p>Debe decir: "El Cargo de Acceso deberá ser pagado por el USUARIO INTERMEDIO a LAP</p>	<p>El cargo de acceso deberá ser pagado desde la Fase de Operación del Nuevo Terminal, no desde la ocupación.</p> <p>Segunda Reunión Según se ha explicado en las reuniones de negociación, así como en las reuniones</p>	<p>De la lectura de la posición de LAP se aprecia que el cobro del cargo de acceso se realizará a partir del inicio de operaciones, para lo cual las áreas han sido previamente entregadas. Sin embargo, considerando que ambas condiciones no se encuentran</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p><i>desde que el Usuario ocupe el(las) Area(s) en el inicio de operaciones del Nuevo Terminal.”</i></p> <p>Segunda Reunión ¿Que se considera inicio de operaciones? ¿Si es que el terminal empieza a operar sin que se haya entregado los espacios a las aerolíneas, igual se cobraría el cargo de acceso?</p> <p>El cargo de acceso debe ser cobrado por el uso del espacio, por lo que nos mantenemos en que se debe modificar la cláusula indicando que este será pagado desde la fecha de ocupación y entrega de la facilidad esencial, siempre que el terminal se encuentre ya operando.</p>	<p>individuales con cada UI, LAP entregará las áreas a los UI meses antes del inicio de operaciones del Nuevo Terminal, sin facturar ningún cargo de acceso. Esto con el objetivo de que los UI realicen las habilitaciones y acondicionamientos necesarios en dichas áreas para su operación. De esta manera, todos los operadores tendrían todo listo para el inicio de operaciones en el Nuevo Terminal y desde ese momento, se iniciaría el cobro de la contraprestación. Considerando lo explicado, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>claramente especificadas en su propuesta, corresponde precisar que el cobro del cargo de acceso requiere que el área haya sido entregada, lo cual se condice con la propuesta de los UI.</p> <p>Se propone el siguiente texto:</p> <p><i>“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.”</i></p>
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.	<p>Plazo a considerar para el pago de 10 días</p> <p>Segunda Reunión Deseamos insistir en la propuesta de ampliación del plazo</p>	<p>No se acepta. Este plazo es el aprobado por Facturación LAP para todos los negocios aeroportuarios. Cabe indicar que el Mandato vigente prescribe el plazo de 7 días en mención.</p> <p>Segunda Reunión Tal como se explicó en la Segunda Reunión de Negociación, el plazo establecido para el pago del cargo de acceso es de 7 días calendario, dicho plazo se encuentra aprobado en todos los Mandatos de Acceso vigentes. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>Respecto a los plazos de pago, LAP en su calidad de arrendador, puede establecer los periodos de pago de acuerdo a su procedimiento de facturación y cobranza.</p> <p>Este aspecto ya fue abordado en procedimientos de Mandato de Acceso anteriores.</p>
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.	<p><i>“En ningún supuesto y en ninguna circunstancia, el USUARIO INTERMEDIO está ni estará facultado para suspender el pago de la Cargo de Acceso ni de ningún otro concepto a favor de LAP.”</i></p> <p>No se acepta esta nueva inclusión, la que no se ha justificado. Además, qué ocurriría en caso sea notificado por alguna entidad gubernamental o fiscal (por ejemplo cuando hay deuda coactiva) en cuyo caso estamos</p>	<p>Se conversará en la siguiente reunión de negociación para entender mejor el comentario del Solicitante.</p> <p>Segunda Reunión No se puede aceptar que ellos dejen de pagar la contraprestación ya que no se le niega al UI el acceso salvo que ellos hayan cometido alguna falta o hayan incumplido con alguna obligación; por lo que la responsabilidad es del UI y</p>	<p>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. En ese sentido, se rechaza la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>obligados a retener dichos importe y pagarlos a SUNAT por ejemplo.</p> <p>Segunda Reunión El UI debe estar facultado a suspender el pago en casos en los que no pueda ingresar a las áreas o no pueda prestar el servicio</p>	<p>deberían seguir pagando, LAP no tendría por qué perjudicarse.</p>	
<p>Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO</p> <p>6.1.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el (las) Área(s) a serle asignada(s) en ejecución del presente Contrato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares.</p>	<p>Como hemos remarcado en líneas anteriores, LAP debe entregar las áreas completamente habilitadas como áreas de equipajes rezagados. Si no se entregan como una Facilidad Esencial para Equipajes Rezagados, consideramos que las áreas "no son adecuadas".</p> <p>Además, previo a la firma del contrato LAP deberá entregar la ficha técnica del local.</p> <p>Segunda Reunión El acondicionamiento a que se hace mención es básicamente la instalación de mobiliario, lo que no apreciamos se condice con el alcance de una Fase de Habilitación o un Cronograma, que entendemos implican trabajos más a profundidad en una infraestructura. Se debe precisar qué implica la habilitación, entendiendo que LAP ha señalado que se trata de trabajos menores, los cuales calificarán como Mejoras, en cuyo caso debemos reiterar que se debe contar con un procedimiento célebre y adecuado.</p>	<p>La habilitación a la que se aluden en otras partes del contrato está enfocada en el acondicionamiento que cada UI realizará en las áreas a ser entregadas; por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Segunda Reunión Tal como se ha mencionado anteriormente, para el caso de contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. Por otro lado, respecto a las fichas técnicas de las áreas, tal como indicó LAP en la Segunda Reunión de Negociación, esta información será compartida a cada UI.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>De ser el caso que el UI considere que no es necesario realizar una fase de habilitación de las áreas, no será de aplicación las cláusulas referidas a dicha fase.</p> <p>Se mantiene el texto del proyecto de mandato de acceso</p>
<p>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:</p>	<p>Como hemos remarcado en líneas anteriores, LAP debe entregar las áreas completamente habilitadas como oficinas operativas. ¿por qué se sujeta la entrega de las áreas al proyecto de habilitación? Se debe eliminar este numeral.</p>	<p>Con respecto al i) Esto es debido que hay casos en particular en que algunas entidades requieren realizar algunas modificaciones en sus áreas asignadas.</p> <p>Con respecto al ii) se está manteniendo tal como se maneja actualmente, dado que primero se</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Respecto a la Garantía de Fiel Cumplimiento y a las Pólizas de Seguro de conformidad a lo establecido en el artículo 18 del REMA la presentación de estos documentos son requisitos para</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>i. Aprobación de LAP del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo que contenga el diseño final del proyecto de Habilización.</p> <p>ii. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</p> <p>iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas frente a LAP.</p>	<p>"ii). <i>La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</i>"</p> <p>Esto se gestiona una vez se tiene el contrato firmado. En este caso el contrato estará posterior al inicio de trabajos según gantt.</p> <p>Además no se ha definido que comprende para LAP "diseño final del proyecto de Habilización", asimismo precisar en el apartado (iii) que no sean deudas VENCIDAS frente a LAP. En efecto, podemos estar con deudas corrientes.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta el numeral i) y solicitamos la precisión realizada en el numeral iii). Reiteramos la solicitud de precisar en el apartado (que no sean deudas VENCIDAS frente a LAP (exceptuando taxativamente las deudas corrientes).</p>	<p>debe gestionar las pólizas y la fianza para realizar la entrega del área.</p> <p>Con respecto al iii) el diseño final del proyecto de Habilización consiste en el expediente que contiene todos los cambios/modificaciones que se harán en el área asignada. Por otro lado, no debe tener deudas vencidas de ningún tipo frente a LAP, solo lo que se le facture en el último mes y que no esté vencido.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Con respecto al i) Esto es debido a que hay casos en particular en que algunas entidades requieren realizar algunas modificaciones en sus áreas asignadas. Con respecto al iii) se acepta ajuste:</p>	<p>otorgar el acceso, por tanto, se deben de presentar al momento de la firma de los contratos de acceso respectivos y entrega de las áreas.</p> <p>Se acepta la precisión de los U.I respecto a las deudas vencidas, quedando el texto de la siguiente manera:</p> <p><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></p> <p><i>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 Habilización.</i></p> <p><i>ii. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</i></p> <p><i>iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP."</i></p>
<p>6.1.3</p> <p>(...)</p> <p>Las Partes acuerdan que, en caso haya alguna demora en la entrega del(las) Área(s) por causas no imputables a LAP (<i>no se encuentran contenidos en este supuesto</i> demoras de sus contratistas, entre otros <i>terceros que se encuentren bajo</i> responsabilidad de LAP), esta última no</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>"Las Partes acuerdan que, en caso haya alguna demora en la entrega del(las) Área(s) por causas no imputables a LAP (<i>no se encuentran contenidos en este supuesto</i> demoras de sus contratistas, entre otros <i>terceros que se encuentren bajo</i> responsabilidad de LAP), esta última no</i></p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p><i>"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 última no asumirá responsabilidad alguna ni corresponderá ninguna indemnización a favor del USUARIO</i></p>	<p>La propuesta formulada por LAP deja claro que no asumirá la responsabilidad por la demora en la entrega de las áreas por causas no imputables a ella, ni a su personal ni a terceros de los que se valga.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>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.</p> <p><i>En caso la demora se deba por un actuar u omisión imputable a LAP, esta deberá indemnizar a los USUARIOS INTERMEDIOS por cualquier daño o perjuicio que la demora les genere.</i></p> <p>Además se debe especificar los motivos que se entienden como no atribuibles.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se solicita mantener la propuesta original de los UI. Contrapropuesta:</p> <p><i>"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 última 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 por un actuar u omisión imputable a LAP, esta deberá indemnizar a los USUARIOS INTERMEDIOS por cualquier daño o perjuicio que la demora les genere"</i></p>	<p><i>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."</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>LAP mantiene la contrapropuesta expuesta en la Segunda Reunión de Negociación:</p> <p><i>"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 última 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."</i></p>	<p>Al respecto, los UI consideran que también debe regularse el escenario en que la demora ocurre por causas imputables a LAP, su personal o tales terceros, en cuyo caso sí le correspondería asumir la responsabilidad. Esta precisión contiene una regla que puede deducirse a partir de la propuesta formulada por el propio Concesionario; por tanto, al no haber expresado LAP las razones de su negativa, no se identifican argumentos para descartar la inclusión planteada por los UI.</p> <p><i>"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."</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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.	<p>¿A qué construcciones se refiere esta cláusula si la oficina debe encontrarse lista para ser usada? Este numeral debe alinearse con lo dispuesto en la cláusula de Cargo de Acceso.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La habilitación a la que se ha hecho referencia, es a una que implica trabajos menores como la instalación de mobiliario, no se ha mencionado la realización de construcciones puesto que eso iría más allá de lo que implica un acondicionamiento.</p> <p>LAP es quien ha construido las áreas y quien ha debido validar que se cumpla con el reglamento nacional de edificaciones, código nacional eléctrico entre otras normas. ¿Existe un diseño para obras de menor envergadura como lo son la instalación de racks?</p>	<p>Debe entenderse a las construcciones que podrían realizarse como parte de la habilitación de las áreas.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Dichas modificaciones siempre deben cumplir con las normativas de edificaciones vigentes. Asimismo, los UI serán los responsables de la posesión, protección, seguridad, vigilancia, control, cuidado y custodia de las Área(s) y las construcciones. Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene texto propuesta en el proyecto de Mandato de Acceso.</p>
6.2 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 Contrato (incluidas las Mejoras) 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.	<p>De acuerdo con el artículo 917 del Código Civil, el poseedor tiene derecho al valor actual de las mejoras necesarias y útiles que existan al momento de la devolución del bien, así como a retirar las mejoras de recreo sin dañar el inmueble, salvo que el dueño opte por pagar su valor actual. Al respecto, debería consignarse esto, toda vez que los USUARIOS INTERMEDIOS tenemos derecho a retirarlas o a su restitución de acuerdo con la norma antes citada.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>En caso no puedan ser retiradas, deben ser pagadas por LAP. En atención a lo indicado se puede incorporar una excepción en el texto:</p> <p><i>"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 Contrato (incluidas las Mejoras, de acuerdo a 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 lo dispuesto en la Cláusula Décima Sexta en lo pertinente) permanecerá en beneficio"</i></p>	<p>Por favor revisar el numeral 16.12 del contrato (...) 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.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se realiza ajuste:</p> <p><i>"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 Contrato (incluidas las Mejoras, de acuerdo a 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 lo dispuesto en la Cláusula Décima Sexta en lo pertinente) permanecerá en beneficio"</i></p>	<p>Cabe precisar que, los Contratos de Acceso tienen naturaleza privada, y por tanto son aplicables a ellos las normas civiles y comerciales pertinentes. Siendo así, aplica lo establecido en el artículo 917 del Código Civil respecto al tratamiento de las mejoras sobre los bienes arrendados.</p> <p>El texto quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>"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 Contrato (incluidas las Mejoras, de acuerdo a 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 lo dispuesto en la Cláusula Décima Sexta en lo pertinente) permanecerá en beneficio"</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p><i>MTC y que todo lo resultante de la ejecución del Contrato (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.</i></p>	<p><i>en general, ningún tipo de contraprestación de ninguna clase y/o naturaleza, salvo en caso de resolución contemplado en la Cláusula Vigésimo Cuarta.</i></p>	<p><i>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.</i></p>
<p>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.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el(las) Área(s) es(son) un(os) espacio(s) físico(s) vacío(s) debidamente habilitados como oficinas operativas y que es de su cuenta, costo y riesgo, la habilitación implementación 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”</i></p> <p>Entendemos que la naturaleza de la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado es que esta se encuentra habilitada por el concesionario, a diferencia de Área Gris. La F.E no es considerado un espacio vacío, por tanto, explicar cuál es el entendimiento de LAP al respecto de oficina operativa, regulada en el REA y REMA del OSITRAN.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La definición que se pretende incorporar corresponde a la de un área gris. Por otra</p>	<p>No se acepta. Si bien las áreas serán entregadas en blanco, la habilitación a la que nos referimos en el contrato alude al acondicionamiento que cada UI podría realizar en las áreas entregadas por LAP, para hacer esta habilitación (dependiendo del tipo que se desee realizar) se tendrán que presentar el expediente técnico o plan de trabajo, según corresponda; por ejemplo, la instalación de racks u otros.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Dichas modificaciones siempre deben cumplir con las normativas de edificaciones vigentes. Asimismo, los UI serán los responsables de la posesión, protección, seguridad, vigilancia, control, cuidado y custodia de las Área(s) y las construcciones. Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se mantiene texto propuesta en el proyecto de Mandato de Acceso.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>parte, 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.</p>		
<p>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 y el Anexo 14 del Contrato de Concesión.</p> <p>Segunda Reunión En línea con lo expresado, si bien se acepta la nueva propuesta, se debe eliminar lo tachado en rojo, puesto que el UI no planificará, ni diseñará, ni habilitará un área que debe ser entregada operativa. Cuestión diferente, es que el UI realice mejoras, las que se rigen por la cláusula 16.</p>	<p>Por favor especificar en qué apartado del anexo 14 del Contrato de Concesión indica que el Usuario es el único responsable por la planificación, diseño, habilitación y operación de las áreas. Además de detallar cuáles son los manuales y lineamientos establecidos por LAP para realizar el costeo correspondiente.</p> <p>Segunda Reunión En línea con lo expresado, si bien se acepta la nueva propuesta, se debe eliminar lo tachado en rojo, puesto que el UI no planificará, ni diseñará, ni habilitará un área que debe ser entregada operativa. Cuestión diferente, es que el UI realice mejoras, las que se rigen por la cláusula 16.</p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p>6.4.1 <i>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.</i></p> <p>Segunda Reunión Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Asimismo, los UI serán los responsables de la posesión, protección, seguridad, mantenimiento vigilancia, control, cuidado, operación y custodia de las Área(s). Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Se acepta nueva propuesta por parte de LAP eliminando la precisión del Anexo 14.</p> <p>6.4.1 <i>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.</i></p>
<p>6.4.1 (...) 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 estime aplicable al contrato para que pueda ser revisado y aceptado por el Usuario.</p> <p>Segunda Reunión ¿Cuándo se realizará la remisión de esa información? Sin embargo, para el presente caso no corresponde incorporar un Plan de Mantenimiento Anual puesto que la</p>	<p>Se debe enviar el manual o lineamiento vigente que LAP estime aplicable al contrato para que pueda ser revisado y aceptado por el Usuario.</p> <p>Segunda Reunión ¿Cuándo se realizará la remisión de esa información? Sin embargo, para el presente caso no corresponde incorporar un Plan de Mantenimiento Anual puesto que la</p>	<p>Estos lineamientos/manual específicos para estos espacios estarán dentro del paquete de información técnica que se remitirá a las aerolíneas.</p> <p>Segunda Reunión Respecto a la remisión de la ficha técnica de la información, se viene consolidando, por lo cual LAP, la compartirá antes de la entrega de las áreas.</p>	<p>De acuerdo a lo establecido en el artículo 1682 del Código Civil, salvo pacto en contrario, el arrendatario es el responsable de la conservación y mantenimiento del bien arrendado; por tanto, resulta razonable que LAP le exija la presentación de un plan de mantenimiento anual toda vez que, como Concesionario, es el responsable ante el</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>infraestructura no es una de gran envergadura y los Uis tienen la obligación de mantenerla en el estado en la que la recibieron.</p>	<p>Respecto a la presentación del plan de mantenimiento, cabe precisar que la obligación de conservación y mantenimiento de un bien arrendado es de cargo del Arrendatario, esto es del Usuario Intermedio, está recogido en el artículo 1682 del Código Civil.</p> <p>Lo que se está requiriendo es que el Usuario Intermedio debe presentar un plan de mantenimiento para el área arrendada, el que naturalmente comprenderá las acciones que dada las características del área esta pueda requerir en estricto cumplimiento de las Normas de Operación y Mantenimiento de LAP. Finalmente, se debe recalcar que ya se encuentra aprobado por el OSITRAN en el Mandato de Acceso vigente, la obligación que tienen los UI de presentar un Plan de Mantenimiento Anual para cada una de las facilidades. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>Concedente por los bienes de la Concesión.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>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.</p>	<p>¿Qué prosigue después de que se informa a LAP?</p> <p>¿Cuáles son los datos necesarios que deben de informarse a LAP?</p> <p>¿Cómo procedería el informe , 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)?</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No queda clara la redacción de la inclusión nuevo texto en azul</p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p><i>"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. Para lo cual una vez informado a LAP de los hechos, se pondrá en contacto con el USUARIO INTERMEDIO para cautelar conjuntamente la menor afectación del normal desarrollo de las Actividades en el(las) Área(s)"</i></p>	<p>El objetivo de la cláusula es que LAP, como Concesionario y responsable de las áreas, tenga conocimiento de cualquier hecho que pueda afectar el desarrollo de las actividades en dichas áreas. Y resulta razonable solicitar toda la información posible al U.I</p> <p>Se mantiene el texto propuesto en el Mandato de Acceso.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>Segunda Reunión</p> <p>Es importante que el UI comunique a LAP una vez tome Conocimiento Efectivo de lo acontecido a través de la presentación de un informe detallado, adjuntando la mayor evidencia posible. Asimismo, cabe destacar que es responsabilidad del UI mantener la seguridad dentro de las áreas que arrienden. En ese sentido, LAP mantiene su contrapropuesta.</p>	
<p>6.4.7 En el supuesto en que el(las) Área(s) tenga(n) bienes entregados en Concesión por el Estado Peruano a LAP, bienes de propiedad de LAP o de terceros ubicados en ella(s), el USUARIO INTERMEDIO deberá informar a LAP, en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas desde que tome Conocimiento Efectivo, de cualquier hecho (sustracción, pérdida, deterioro, entre otros) que pudiera afectar los mismos.</p> <p>Si el hecho es atribuible, directa o indirectamente al Personal del USUARIO INTERMEDIO, este deberá reponer los bienes con otros de iguales o similares características, a satisfacción de LAP, en un plazo no mayor de quince (15) Días Hábiles, contados desde la fecha de emisión de la comunicación a la que se refiere el párrafo anterior, salvo plazo distinto indicado por LAP.</p>	<p>Entendemos que las áreas en sí, son bienes de la concesión pero no contienen ningún bien entregados en Concesión por el Estado Peruano a LAP, bienes de propiedad de LAP o de terceros ubicados en ella(s), el USUARIO INTERMEDIO deberá informar a LAP, en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas desde que tome Conocimiento Efectivo, de cualquier hecho (sustracción, pérdida, deterioro, entre otros) que pudiera afectar los mismos.</p> <p>Si el hecho es atribuible, directa o indirectamente al Personal del USUARIO INTERMEDIO, este deberá reponer los bienes con otros de iguales o similares características, a satisfacción de LAP, en un plazo no mayor de quince (15) Días Hábiles, contados desde la fecha de emisión de la comunicación a la que se refiere el párrafo anterior, salvo plazo distinto indicado por LAP.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La presente cláusula indica que "En el supuesto en que el(las) Área(s) tenga(n) bienes entregados en Concesión por el Estado Peruano a LAP, bienes de propiedad de LAP o de terceros ubicados en ella(s)...", se tratarían de bienes que se encontrarían dentro de la oficina operativa o áreas de equipajes rezagados, no se aprecia que bienes muebles serían esos, además, en el Acta de Entrega se debe detallar todo de lo que se hace entrega al UI. Y como ejemplo ¿qué clase de bienes de terceros se podrían encontrar en las Áreas a entregar al UI?</p>	<p>No se acepta. Este numeral regula una posibilidad; esta es, que en las áreas haya bienes no solo de la Concesión, sino también de LAP o terceros. En caso no resulte aplicable a algún UI lo regulado no se aplicará.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>1er párrafo:</p> <p>No se acepta. Este numeral regula una posibilidad; esta es, que en las áreas hayan bienes no solo de la Concesión, sino también de LAP o terceros. En caso no resulte aplicable a algún UI lo regulado no se aplicará.</p> <p>2do párrafo:</p> <p>No se acepta. Este numeral regula una posibilidad; esta es, que en las áreas hayan bienes no solo de la Concesión, sino también de LAP o terceros. En caso no resulte aplicable a algún UI lo regulado no se aplicará.</p> <p>El numeral 12.21 del Mandato vigente:</p> <p><i>"Reponer, en caso de sustracción, pérdida o deterioro de los bienes entregados en Concesión por el Estado peruano a LAP o de propiedad de LAP, por responsabilidad directa del personal asignado por el USUARIO INTERMEDIO; por otros de iguales o similares</i></p>	<p>LAP es responsable de los Bienes de la Concesión y antes de efectuar la entrega de las áreas debe verificar su interior, por tanto, no resulta razonable incluir una actividad adicional al U.I que no es de su competencia.</p> <p>Adicionalmente, en la entrega de las áreas se suscribe un acta de entrega en la cual se detallan los bienes que pudieran entregarse junto con el área, no existiendo la posibilidad que los U.I encuentren dentro de estas áreas bienes que sean de LAP, más aún cuando nos referimos a almacenes para equipaje rezagado.</p> <p>No se acepta la inclusión de esta cláusula.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		carácterísticas a satisfacción de LAP, en el plazo que éste señale".	
6.4.10 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 Contrato.	<p><i>“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 Contrato.”</i></p> <p>No se acepta. Si las actividades de LAP interrumpen la operación, y causan perjuicios a los USUARIOS INTERMEDIOS, estos tienen derecho a solicitar una reparación. Tal como viene ocurriendo actualmente con disruptores en el Sistema HBS por el deficiente diseño y casos de acumulación de equipajes en el Nivel 3. De lo contrario, no existiría un incentivo disuasivo hacia LAP para que estas actividades ocurran en la menor medida posible. Esto debe incluirse como obligación de LAP.</p> <p>Se alinea la redacción conforme a la inclusión del numeral anterior.</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>No se acepta toda vez que se está regulando la posibilidad de la compensación en la última línea: “(...) 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 Contrato.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Ok, se acepta la propuesta inicial de UI:</p> <p><i>“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 Contrato.”</i></p>	<p>LAP aceptó la propuesta inicial de los U.I, quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>“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 Contrato.”</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>Vemos que el último párrafo no es lo suficientemente claro y explícito respecto a la compensación que cabría a los UI, no se trata de una evaluación conjunta, más aún cuando en el primer párrafo ya se establece una declaración de renuncia a una compensación o reclamo. No se acepta.</p> <p>Asimismo, no se ha indicado la posición de LAP respecto a la inclusión en azul.</p>		
<p>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.</p>	<p>En principio, no se puede aceptar, debería existir primero un aviso para subsanar cualquier supuesto relacionado a desnaturalizar el objeto contrato.</p> <p>Consideramos que debe haber un mecanismo objetivo y justo para los USUARIOS INTERMEDIOS, de cara a estos supuestos de desnaturalización. Así pues, debe haber un mecanismo y un plazo razonable para que los USUARIOS INTERMEDIOS puedan objetar esta notificación de LAP, a fin de presentar sus descargos. Por ejemplo, en el caso en que la partes tengan interpretaciones distintas del contrato, este mecanismo serviría para poner ello en evidencia. Asimismo, ante un supuesto de distintas interpretaciones del contrato, se debería permitir elevar la materia a OSITRAN, a fin de que determine si el contrato se ha desnaturalizado o no.</p> <p>Finalmente, respecto al plazo indicado para desocupar las áreas, éste debe ser de 30 días hábiles.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No estamos de acuerdo con el sustento indicado por LAP. Esta cláusula implicaría un</p>	<p>No se acepta. Las actividades permitidas a ser realizadas en las áreas se encuentran plasmadas en la cláusula primera del Anexo 1, en caso se duda sobre alguna actividad a realizarse se deberá consultar a LAP y, ante una falta de acuerdo, se podría optar activar la cláusula de solución de controversias a fin que OSITRAN determine si la actividad puede o no ser realizada.</p> <p>Asimismo, el mandato actual dispone el procedimiento indicado (plazo de desocupación de las áreas y aplicación de condiciones comerciales vigentes).</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta lo indicado por los UI. Toda vez que, quien determina el incumplimiento del Contrato por la realización de actividades distintas a las previstas en este por parte del USUARIO INTERMEDIO es LAP.</p> <p>Además, no resulta en absoluto razonable que, si se identifica que el UI se encuentra realizando actividades diferentes a las establecidas, LAP deba otorgar un plazo para que las aerolíneas presenten sus descargos, cuando ya se ha puesto en evidencia que se está desnaturalizando el objeto del contrato. No se</p>	<p>De acuerdo con lo establecido en el artículo 1428 del Código Civil, “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”.</p> <p>Así, la cláusula tercera del Mandato establece que la finalidad es ceder en arrendamiento al USUARIO INTERMEDIO, las facilidades esenciales a fin de que sean destinadas a brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado), estableciendo los términos y condiciones del servicio.</p> <p>Considerando que se tratan de facilidades esenciales, es importante precisar las actividades que se pueden realizar en ellas con el objetivo de hacer un uso eficiente de la infraestructura necesaria para la prestación del servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>desequilibrio entre las partes, toda vez que deja el determinar que el usuario intermedio está realizando una actividad no permitida al arbitrio de LAP, cuando puede que las aerolíneas tengan una interpretación distinta del contrato. Asimismo, se prestaría a que se pueda increpar que se están realizando actividades no permitidas, cuando ello no haya sucedido. Lo adecuado y justo, sería que LAP otorgue un plazo determinado por el contrato a las aerolíneas para que presenten sus descargos, y a partir de dicha información, pueda determinarse si se ha incurrido en un incumplimiento o no.</p> <p>Además, el plazo debe ser de 30 días hábiles</p>	<p>debe aceptar. Cabe señalar que esto no limita el derecho del USUARIO INTERMEDIO de acudir al OSITRAN en caso no esté de acuerdo con la decisión de LAP, tal como ha ocurrido en años anteriores.</p> <p>Por otro lado, es importante señalar que en caso se verifique que el UI ha venido realizando actividades distintas a las establecidas en el Contrato, LAP tiene la facultad de resolver el Contrato. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>De ser el caso que se identifique o detecte que el Usuario Intermedio viene realizando actividades diferentes a las permitidas, LAP se encuentra facultado a resolver el contrato.</p> <p>Por tanto, se acepta la propuesta de LAP.</p>
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.	<p>Idem. Se debe permitir presentar descargos, así como subsanar. Se debe definir un proceso que no deje a las aerolíneas en una situación de indefensión.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No estamos de acuerdo con el sustento indicado por LAP. Esta cláusula implicaría un desequilibrio entre las partes. Puede suceder que haya una discrepancia en la interpretación que se razonable, y sería injusto desalojar a las aerolíneas. Asimismo, en el supuesto que LAP increpe que se vienen realizando actividades no permitidas, pero ello no haya ocurrido, aplicar de frente esta cláusula sería perjudicial no solo para las aerolíneas, sino para la industria.</p>	<p>No se acepta. Las actividades permitidas a ser realizadas en las áreas se encuentran plasmadas en la cláusula primera del Anexo 1, en caso se duda sobre alguna actividad a realizarse se deberá consultar a LAP y, ante una falta de acuerdo, se podría optar activar la cláusula de solución de controversias a fin de que OSITRAN determine si la actividad puede o no ser realizada.</p> <p>Asimismo, el mandato actual dispone el procedimiento indicado (plazo de desocupación de las áreas y aplicación de condiciones comerciales vigentes).</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta lo indicado por los UI. Toda vez que, quien determina el incumplimiento del Contrato por la realización de actividades distintas a las previstas en este por parte del USUARIO INTERMEDIO es LAP.</p> <p>Además, no resulta en absoluto razonable que, si se identifica que el UI se encuentra realizando</p>	<p>Considerando que se tratan de facilidades esenciales, el uso de las mismas debe ser en estricto cumplimiento a la normativa vigente y al objeto del mandato de acceso.</p> <p>De existir una discrepancia la misma se puede resolver a través del mecanismo de controversia establecido en el REMA de Ositrán.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN.</p> <p>Se mantiene el texto propuesto en el proyecto de Mandato.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>actividades diferentes a las establecidas, LAP deba otorgar un plazo para que las aerolíneas presenten sus descargos, cuando ya se ha puesto en evidencia que se está desnaturalizando el objeto del contrato. No se debe aceptar. Cabe señalar que esto no limita el derecho del USUARIO INTERMEDIO de acudir al OSITRAN en caso no esté de acuerdo con la decisión de LAP, tal como ha ocurrido en años anteriores.</p> <p>Por otro lado, es importante señalar que en caso se verifique que el UI ha venido realizando actividades distintas a las establecidas en el Contrato, LAP tiene la facultad de resolver el Contrato. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	
<p>Cláusula Novena. - Gastos y tributos</p> <p>9.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a asumir el pago oportuno de cualquier contribución y/o arbitrio municipal, impuesto, carga y, en general, todo tributo creado o por crearse, que se derive de la ejecución del presente Contrato, y que afecte directa o indirectamente el uso o posesión del (de las) Área(s), así como asumir el costo de la tasa de regulación que LAP deba pagar al Estado Peruano por estos conceptos. En caso LAP efectúe estos pagos directamente, el USUARIO INTERMEDIO deberá reembolsarlo conforme al numeral 18.2 del presente documento"</p> <p>LAP no debe trasladar los costos de retribución y tasa de regulación al Usuario. Son obligaciones inherentes al concesionario (LAP). Se pidió el cambio de 7 días a 10 días en la cláusula 18.2</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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 Contrato, y que afecte directa o indirectamente el uso o posesión del (de las) Área(s), así como asumir el costo de la tasa de regulación que LAP deba pagar al Estado Peruano por estos conceptos. En caso LAP efectúe estos pagos directamente, el USUARIO INTERMEDIO deberá reembolsarlo conforme al numeral 18.2 del presente documento"</i></p> <p>LAP no debe trasladar los costos de retribución y tasa de regulación al Usuario. Son obligaciones inherentes al concesionario (LAP). Se pidió el cambio de 7 días a 10 días en la cláusula 18.2</p>	<p>Quisiéramos entender la preocupación del UI de que quede redactado como está planteado en la cláusula.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se debe recuperar el costo que genera la recuperación del gasto incluyendo Tasa y Retribución que grava OSITRAN, puesto que en el caso que LAP realice el pago en favor de un tercero, y luego el tercero deba reembolsarle a LAP debería hacerlo incluyendo los costos que generen realizar dicha facturación, debido a que no se trata de un ingreso para LAP sino de una recuperación del Costo.</p>	<p>Respecto a la incorporación de la tasa de regulación que deberán asumir los Usuarios Intermedios, el artículo 10 de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, establece que:</p> <p><i>"Los Organismos Reguladores recaudarán de las empresas y entidades bajo su ámbito, un aporte por regulación, el cual no podrá exceder del 1% (uno por ciento) del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, de las empresas bajo su ámbito. Este aporte será fijado, en cada caso, mediante decreto supremo aprobado por el Consejo de Ministros refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Economía y Finanzas."</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>Segunda Reunión Se debe mantener la redacción actual. No se acepta la inclusión que está tachada en rojo. LAP no debe trasladar los costos de retribución y tasa de regulación al Usuario. Son obligaciones inherentes al concesionario (LAP)</p>		<p>Como se puede observar, 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.</p> <p>Asimismo, siendo una obligación del Concesionario derivada de los derechos de explotación adquiridos con la suscripción del Contrato de Concesión, no es razonable trasladar esa carga a los Usuarios Intermedios.</p> <p>Adicionalmente, debe precisarse que no resulta razonable trasladar un tributo del tipo contribución previsto para la supervisión de las entidades prestadoras, puesto que el sujeto supervisado no varía en función de los usuarios finales o intermedios a quienes dichas entidades presten servicios; por tanto, los pagos realizados por los usuarios son independientes de la obligación tributaria atribuible únicamente a ellas.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta de LAP, quedado el texto de la siguiente manera:</p> <p><i>“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 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</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>9.2 De ser aplicable, en caso el USUARIO INTERMEDIO realice una modificación o Mejora en las(el) 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.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“De ser aplicable, en caso el USUARIO INTERMEDIO realice una modificación o Mejora en las(el) 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.”</i></p> <p>LAP no debe trasladar los costos de retribución y tasa de regulación al Usuario. Son obligaciones inherentes al concesionario (LAP)</p> <p>Segunda Reunión Sin comentarios</p>	<p>Quisiéramos entender la preocupación del UI de que quede redactado como está planteado en la cláusula</p> <p>Segunda Reunión La asunción de costo al UI de la tasa de regulación que LAP deba pagar al Estado Peruano por los conceptos indicados en la cláusula se debe a que LAP debe recuperar el costo que genera dichos gastos (incluyendo Tasa y Retribución que grava OSITRAN). En el supuesto que LAP realice el pago en favor de un tercero, y luego el tercero deba reembolsarle a LAP debería hacerlo incluyendo los costos que generen realizar dicha facturación, debido a que no se trata de un ingreso para LAP sino de una recuperación del costo.</p>	<p><i>conforme al numeral 18.2 del presente documento”</i></p> <p>Al respecto, debemos señalar que el numeral 1.52 del Contrato de Concesión, establece que LAP debe pagar una contraprestación al Estado (retribución al estado), en función a sus <i>Ingresos Brutos</i>. El numeral 1.26 del Contrato de Concesión define <i>Ingresos Brutos</i>, y qué conceptos no deben ser incluidos dentro de los mismos a efectos del cálculo de la Retribución al Estado, dentro de los cuales se encuentran los Tributos Municipales. De lo expuesto en el Contrato de Concesión se concluye que LAP descuenta de la base para el cálculo de la Retribución al Estado los ingresos percibidos por los Tributos Municipales, dentro de los cuales está el Impuesto Predial. Esto implica que estos montos percibidos no son reconocidos como Ingresos Brutos, por lo que no tiene sentido incorporarlos como supuesto en la cláusula propuesta por LAP. Respecto a la tasa de regulación, nos remitimos al análisis efectuado por el numeral 9.1 del proyecto de Mandato de Acceso. Finalmente, con relación a la posibilidad de que existan mejoras que traigan como consecuencia un mayor pago del impuesto predial, esta circunstancia no requiere determinarse de manera previa en el proyecto de mandato, considerando</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>que es un escenario poco probable que se presente.</p> <p>En tal sentido, no se acepta la inclusión del numeral 9.2 del proyecto de Mandato de Acceso.</p>
<p>Cláusula Décima-Responsabilidad. - (...)</p> <p>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, siempre que LAP no sea responsable por dolo o culpa inexcusable"</p> <p>Segunda Reunión De acuerdo con lo comentado por LAP pero ello no obsta que si existe dolo o culpa inexcusable LAP sea el responsable, por código civil (art.1986), son nulos los convenios que excluyan o limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable por lo que LAP no puede eximirse de responsabilidad por dolo o culpa inexcusable.. En todo debe incorporarse en la cláusula 10.2 similar redacción:</p> <p>"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."</p>	<p>Debe decir:</p> <p>"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, siempre que LAP no sea responsable por dolo o culpa inexcusable"</p> <p>Segunda Reunión De acuerdo con lo comentado por LAP pero ello no obsta que si existe dolo o culpa inexcusable LAP sea el responsable, por código civil (art.1986), son nulos los convenios que excluyan o limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable por lo que LAP no puede eximirse de responsabilidad por dolo o culpa inexcusable.. En todo debe incorporarse en la cláusula 10.2 similar redacción:</p> <p>"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."</p>	<p>No se acepta. El párrafo precedente de este numeral hace referencia a la responsabilidad del UI por daños ocasionados por este y su personal; por tanto, es ante esta situación que deberán mantener indemne a LAP por la acción o reclamo de terceros. El supuesto de responsabilidad de LAP se encuentra regulado en el siguiente numeral (10,2). Asimismo, es réplica de Mandatos actuales.</p> <p>Segunda Reunión El dolo o culpa inexcusable regulado en el código civil aplica de forma supletoria, por lo que queda a salvo.</p> <p>No se acepta. El párrafo precedente de este numeral hace referencia a la responsabilidad del UI por daños ocasionados por este y su personal; por tanto, es ante esta situación que deberán mantener indemne a LAP por la acción o reclamo de terceros. El supuesto de responsabilidad de LAP se encuentra regulado en el siguiente numeral (10,2). Asimismo, es réplica de Mandatos actuales.</p>	<p>Resulta razonable el texto del Mandato dado que LAP no debe ser responsable por daños generados por la operación del U.I y de sus empleados.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y otros como el de oficinas operativas vigente.</p> <p>Por otro lado, considerando que tanto LAP como los Usuarios Intermedios (UI) tienen responsabilidades que inciden directamente en las operaciones del aeropuerto, es fundamental garantizar equidad en la asignación de responsabilidades para mitigar riesgos y evitar impactos injustos.</p> <p>Se mantiene el texto propuesto en el proyecto de Mandato con el siguiente agregado.</p> <p><i>"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</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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:	<p>No se acepta la inclusión de esta declaración.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta una declaración de este tipo puesto que escapa de nuestro ámbito las obligaciones que pueda tener LAP frente al MTC en mérito del Contrato de Concesión</p>	<p>Al ser concesionarios, nos parece importante que los operadores conozcan el contenido de las obligaciones del contrato de concesión, el mismo que está publicado https://www.ositran.gob.pe/anterior/aeropuertos/aeropuerto-internacional-jorge-chavez/.</p> <p>Asimismo, al tener dicha calidad de concesionario, tenemos un título distinto al de una propiedad, por lo que resulta importante tener regulación que proteja las obligaciones que deben cumplirse frente al Estado y al ser los operadores futuros poseedores, se extiende a ellos el cumplimiento.</p> <p>Ahora bien, solicitamos tengan en cuenta que lo que se regula es siempre y cuando incurran por responsabilidad como consecuencia de una conducta o actividad del UI y/o su Personal, es decir, atribuible a ustedes.</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>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 relacionadas al presente Contrato. En tal sentido, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a lo siguiente:</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se mantiene la postura inicial de LAP.</p> <p>Al ser concesionarios, nos parece importante que los operadores conozcan el contenido de las obligaciones del contrato de concesión, el mismo que está publicado</p>	<p><i>indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.”</i></p> <p>La responsabilidad derivada de las obligaciones de LAP frente al MTC debe quedar exclusivamente a cargo de LAP, ya que los Usuarios Intermedios (UI) no tienen control ni injerencia sobre esas obligaciones ni sobre las sanciones o consecuencias legales derivadas de las mismas.</p> <p>Asumir esa responsabilidad podría ser desproporcionado y generar un desequilibrio en la relación contractual, afectando la equidad del acuerdo. En lugar de transferir esa carga a los UI, es más adecuado que LAP se encargue de sus propias responsabilidades y obligaciones, garantizando que no se sobrecargue a los UI con consecuencias ajenas a su gestión y operación.</p> <p>En ese sentido, no se acepta la inclusión de este numeral y sus literales.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>https://www.ositran.gob.pe/anterior/aeropuertos/aeropuerto-internacional-jorge-chavez/.</p> <p>Asimismo, al tener dicha calidad de concesionario, tenemos un título distinto al de una propiedad, por lo que resulta importante tener regulación que proteja las obligaciones que deben cumplirse frente al Estado y al ser los operadores futuros poseedores, se extiende a ellos el cumplimiento.</p> <p>Ahora bien, solicitamos tengan en cuenta que lo que se regula es siempre y cuando incurran por responsabilidad como consecuencia de una conducta o actividad del UI y/o su Personal, es decir, atribuible a ustedes.</p>	
<p>10.7 (...)</p> <p>a) Asumir íntegramente la responsabilidad en que pudiera suceder LAP frente al MTC en el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, siempre que dicho incumplimiento: (i) haya sido consecuencia del incumplimiento directo de una obligación del Contrato o de las Leyes Aplicables por el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal; y, (ii) siempre que dicho incumplimiento sea determinado por un perito designado de mutuo acuerdo por ambas Partes."</p>	<p>Debe decir:</p> <p>"Asumir íntegramente la responsabilidad en que pudiera suceder LAP frente al MTC en el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, siempre que dicho incumplimiento: (i) haya sido consecuencia del incumplimiento directo de una obligación del Contrato o de las Leyes Aplicables por el USUARIO INTERMEDIO y/o su Personal; y, (ii) siempre que dicho incumplimiento sea determinado por un perito designado de mutuo acuerdo por ambas Partes."</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta</p>	<p>No se acepta inclusión; toda vez que, la asunción de responsabilidad como se menciona en el comentario anterior, del UI es por causas imputables al mismo, que quedarán esclarecidas, en caso el UI decida discutirlas, en la vía correspondiente.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta inclusión; toda vez que, la asunción de responsabilidad como se menciona en el comentario anterior, del UI es por causas imputables al mismo, que quedarán esclarecidas, en caso el UI decida discutirlas, en la vía correspondiente.</p>	<p>Ver comentario anterior</p>
<p>Cláusula Décimo Primera. -</p> <p>Solicitud de autorizaciones</p> <p>11.4 Durante la vigencia del Contrato, 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</p>	<p>"11.4 Durante la vigencia del Contrato, 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</p>	<p>Ok. Se acepta precisión</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Por favor revisar bien el Mandato vigente, debido a que indica lo siguiente:</p> <p>12.04, lo siguiente:</p>	<p>LAP como responsable de la seguridad del Aeropuerto, tiene la facultad de supervisar el cumplimiento de las normas y leyes aplicables, y, por tanto, de tomar las medidas que considera necesarias para una operación segura.</p> <p>Asimismo, se considera que la solicitud de los UI para detallar supuestos</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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 Contrato, por lo que el USUARIO INTERMEDIO deberá adoptar las medidas para que éste no sufra alteración o retraso alguno.</p>	<p><i>no deberá afectar la ejecución del Contrato, por lo que el USUARIO INTERMEDIO deberá adoptar las medidas para que éste no sufra alteración o retraso alguno.</i></p> <p>No estamos de acuerdo con que no se indiquen supuestos específicos, y se deje al arbitrio de LAP. Debería indicarse supuestos específicos, a fin de que los USUARIOS INTERMEDIOS tengamos conocimiento de como ordenar al personal la forma en la que pueden actuar.</p> <p>Segunda Reunión Este numeral no se contempla en el Mandato vigente, además no se ha atendido el cuestionamiento indicado. No se acepta esta inclusión.</p>	<p><i>"Disponer el cambio de cualquier miembro de su personal dentro de las veinticuatro horas siguientes de haber recibido una Comunicación a través de la que LAP manifieste la necesidad de reemplazar a dicho personal por causa debidamente justificada."</i></p> <p>El espíritu es el mismo. Por lo cual, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>específicos no es necesaria, ya que el mandato vigente no los contempla y, por su naturaleza, deja espacio para que LAP pueda evaluar cada caso en función de las necesidades operativas y de seguridad en el aeropuerto. Exigir la inclusión de supuestos rígidos podría limitar la capacidad de LAP de responder eficazmente a situaciones imprevistas.</p> <p>Cabe precisar que un texto similar se encuentra en el numeral 12.4 Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y otros como el de oficinas operativas vigente.</p> <p>Se mantiene el texto propuesto en el proyecto de Mandato</p>
<p>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO</p> <p>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</p>	<p>¿Cuáles son las normas de operación y mantenimiento de LAP? Deben ser revisada previamente por los Usuarios. Solicitamos adjuntar Normas de Operación y Mantenimiento de LAP y Programa de Seguridad del Aeropuerto.</p> <p>El Programa de Seguridad del Aeropuerto debe ser enviado para su revisión.</p> <p>Segunda Reunión Cuándo se remitirá lo comentado?</p>	<p>Se remitirán.</p> <p>Segunda Reunión Se compartió el enlace de la página web de LAP, donde se encuentra todas las Normas y Procedimientos, así como el Programa de Seguridad.</p>	<p>Como se mencionó anteriormente, las normas, programas y procedimientos de operación elaborados por LAP no están sujetos a la validación o aprobación por parte de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Por otro lado, la redacción de la cláusula tiene un propósito claro: asegurar que el USUARIO INTERMEDIO se ajuste a las "Normas de Operación y Mantenimiento de LAP", que están directamente vinculadas con el orden y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 12.4 Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución N° 037-</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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.			<p>2019-CD-OSITRAN y otros como el de oficinas operativas vigente.</p> <p>Se mantiene el texto propuesto en el proyecto de Mandato</p>
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 <i>mes de operaciones en las Áreas</i> para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) <i>Presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas las actividades realizadas;</i> (iii) 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	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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> (i) <i>Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de operaciones en las Áreas para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso;</i> (ii) <i>Presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas las actividades realizadas;</i> (iii) <i>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</i></p>	<p>La referencia a "o documento que establezca LAP" se debe a que dicho documento técnico podría modificarse atendiendo a las necesidades técnicas de los proyectos de la Nueva Terminal.</p> <p>El Manual Humo se modificaría con la finalidad de actualizar requerimientos técnicos que deban considerarse para la operación.</p> <p>Precisión: Se alude a Normas y Procedimiento de Operación de LAP, se alcanzará la misma.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Con relación a lo indicado en este numeral, cabe resaltar lo siguiente:</p> <p>1) Respecto al punto (i), donde se solicita el envío del Plan de Mantenimiento Anual se propone que se remita durante el mes de enero de cada año.</p>	<p>Respecto a la obligación incorporada por LAP relacionada al mantenimiento de las áreas, si bien es razonable lo solicitado por LAP con la finalidad de garantizar y supervisar el correcto y adecuado mantenimiento de las áreas por parte del Usuario Intermedio, en algunos aspectos resulta excesivo, como la presentación de documentos con periodicidad trimestral para verificar el cumplimiento de los planes de mantenimiento anual. Mas aun cuando la cláusula 15.3 del proyecto de Mandato de Acceso garantiza que el usuario intermedio deberá devolver las áreas a LAP en el mismo buen estado y condiciones operativas que le fueron entregadas.</p> <p>Considerando que los Usuarios Intermedios tienen la obligación de</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>realizadas; (iii) 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; (iv) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.</p>	<p><i>de que puedan ser revisados por LAP; (iv) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine."</i></p> <p>LAP: ¿a qué se refieren con "Normas de Operación y Mantenimiento Nacional"? No se define en el contrato.</p> <p>Cabe recalcar que al ser oficinas operativas, el mantenimiento que se le debe dar no amerita todos los procedimientos que ha dispuesto LAP. Además de eliminar toda referencia subjetiva o discrecional de parte de LAP.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Similar comentario que en la cláusula 12.1.3 precedente para la referencia al Manual HUMO. Se mantiene el comentario salvo por lo del Manual Humo:</p> <p><i>"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 lo modifique o lo reemplace 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 operaciones en las Áreas para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) Presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas</i></p>	<p>2)Respecto al punto (ii), donde se indica presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas las actividades realizadas: Esto es necesario toda vez que LAP necesita verificar que los Usuarios Intermedios cumplan con el plan propuesto y aprobado por LAP en los términos indicados en el mismo.</p> <p>3) Respecto al punto (iii), se acepta la modificación de "Manual HUMO o documento que establezca LAP" a "Manual Humo o documento que lo modifique o lo reemplace".</p> <p>4) Respecto al punto (iv) donde se indica 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. Ello es necesario a fin de asegurar la correcta operación y mantenimiento de las instalaciones del AIJC, así como asegurar el orden y seguridad en los sistemas del mismo. Adicionalmente y como se indicó previamente, la obligación de conservación y mantenimiento de un bien arrendado es de cargo del Arrendatario, esto es del Usuario Intermedio, está recogida en el artículo 1682 del Código Civil. En ese sentido, la cláusula quedaría de la siguiente manera:</p> <p>Nueva Propuesta:</p> <p><i>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 lo modifique o lo reemplace, por lo que el USUARIO</i></p>	<p>devolver las áreas en el mismo buen estado en que le fueron entregadas, no se acepta la propuesta de LAP, no es necesario el control que propone LAP sobre las áreas arrendadas.</p> <p>En tal sentido, se mantiene la redacción del numeral 12.7 del Mandato de Acceso vigente sobre el 12.1.5 del proyecto de mandato de acceso.</p> <p><i>"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."</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p><i>las actividades realizadas; (iii) 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; (iv) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas y Procedimiento de Operación, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.”</i></p>	<p><i>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 enero del año en curso; (ii) Presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas las actividades realizadas; (iii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que lo modifique o lo reemplace a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iv) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.</i></p>	
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.”	<p>Debe decir:</p> <p><i>“Permitir la realización de visitas e inspecciones periódicas en el (las) Área(s) entregada(s), siempre que estas hayan sido debidamente programadas, 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.”</i></p>	<p>No se acepta. Esta cláusula se ha replicado de mandatos actuales. La naturaleza de las inspecciones es precisamente poder confirmar el debido cumplimiento, entonces si la inspección se realiza notificando previamente al USUARIO INTERMEDIO entonces se estaría desnaturalizando la figura y objetivo de la misma; por ejemplo, que las áreas sean usadas para las actividades establecidas por contrato y/o el cumplimiento de mandatos que, de ser observado por Autoridades Gubernamentales serían materia de multa/penalidad hacia LAP.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta. La naturaleza de las inspecciones es precisamente poder confirmar el debido cumplimiento, entonces si la inspección se realiza notificando o avisando previamente al</p>	<p>Las inspecciones pueden ser de carácter inopinada (sin previo aviso) con la finalidad de verificar el cumplimiento del objeto del Contrato, las mismas que pueden ser llevadas a cabo por el Concesionario o por el Ositrán.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 12.14 Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y otros como el de oficinas operativas vigente.</p> <p>Se mantiene el texto propuesto en el proyecto de Mandato</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
inspecciones y/o instrucciones respectivas.	<p>Estas visitas e inspecciones, deben realizarse previo aviso y coordinación con el USUARIO INTERMEDIO, a fin de no afectar el curso de la operación.</p> <p>Segunda Reunión Sin comentario</p>	<p>USUARIO INTERMEDIO entonces se estaría desnaturalizando la figura y objetivo de la misma. Por tanto, nos mantenemos con nuestra propuesta inicial:</p> <p><i>"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."</i></p>	
12.2.2 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 involucrados. iv) Remitir el informe de investigación del accidente / suspender el uso de las maquinarias y/o equipos involucrados. 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)	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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 involucrados. 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)</i></p>	<p>Ok. Se aceptan ajustes.</p> <p>Propuesta aceptada: <i>"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 involucrados. 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)</i></p>	<p>La propuesta presentada por LAP establece como obligación del Usuario Intermedio de remitir un informe de investigación del accidente a LAP, sin embargo, esta obligación no resulta razonable toda vez que puede ocurrir el supuesto en que el personal de LAP o de terceros tenga participación en el accidente o incidente ocurrido, por tanto, para guardar confidencialidad en la investigación, los informes deben ser remitidos a las autoridades competentes como la DGAC, de ser el caso.</p> <p>Por tanto, se mantiene el texto del Mandato de acceso vigente aprobado mediante Resolución de Consejo</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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). 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 LAP, a través de sus supervisores de plataforma determine su estado, asimismo si la situación lo amerita, está facultado a exigir una certificación técnica (emitida por una certificadora reconocida en el medio) que acredite que dicho equipo se encuentra en óptimas condiciones para la prestación de su Actividad, salvo que mediara una excepción escrita por parte de LAP. Asimismo, cuando dicho incidente 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 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.</p> <p>De acuerdo con la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento, ante la ocurrencia de un incidente o accidente, la aerolínea tiene como obligación comunicar al respecto a la DGAC.</p>	<p>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 LAP, a través de sus supervisores de plataforma 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 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.</p> <p>En respuesta a las consultas en rojo:</p> <ol style="list-style-type: none"> La notificación a LAP es relevante para activar, en caso corresponda, el plan de emergencia del AIJC. Asimismo la DGAC solicita en la RAP 314 Vol I que se reporte de forma obligatoria todo accidente, incidente 	<p>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 LAP, a través de sus supervisores de plataforma 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 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.</p> <p>En respuesta a las consultas en rojo:</p> <ol style="list-style-type: none"> La notificación a LAP es relevante para activar, en caso corresponda, el plan de emergencia del AIJC. Asimismo la DGAC solicita en la RAP 314 Vol I que se reporte de forma obligatoria todo accidente, incidente 	<p>Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, que establece lo siguiente:</p> <p>“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 facultada 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, 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 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.</p> <p>En respuesta a las consultas en rojo:</p> <ol style="list-style-type: none"> La notificación a LAP es relevante para activar, en caso corresponda, el plan de emergencia del AIJC. Asimismo la DGAC solicita en la RAP 314 Vol I que se reporte de forma obligatoria todo accidente, incidente

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>Al respecto, LAP no es la entidad pertinente a la cual se debe informar sobre estos sucesos. ¿Por qué tendríamos que comunicarlo a LAP? No mantiene relación con el contrato.</p> <p>El informe de investigación de la CIAA así como cualquier otro informe interno, tienen el carácter de confidencial. Incluso, si LAP se ha visto involucrado en el evento, remitir esta información puede implicar un conflicto de interés, así como puede perjudicar al USUARIO INTERMEDIO. Además, no mantiene relación con el objeto del contrato esta obligación. Consideramos que se debe eliminar.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Mantenemos las mismas observaciones. No se acepta esta cláusula:</p> <p>De acuerdo con la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento, ante la ocurrencia de un incidente o accidente, la aerolínea tiene como obligación comunicar al respecto a la DGAC. Al respecto, LAP no es la entidad pertinente a la cual se debe informar sobre estos sucesos. ¿Por qué tendríamos que comunicarlo a LAP? No mantiene relación con el contrato. El informe de investigación de la CIAA así como cualquier otro informe interno, tienen el carácter de confidencial. Incluso, si LAP se ha visto involucrado en el evento, remitir esta información puede implicar un conflicto de interés, así como puede perjudicar al USUARIO INTERMEDIO. Además, no mantiene relación con el objeto del contrato esta obligación. Consideramos que se debe eliminar.</p>	<p>grave, incidente u otros sucesos ocurridos en el aeródromo. Esto no significa que la línea aérea o empresa involucrada deje de realizar sus reportes a las autoridades competentes.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se indicó anteriormente, la notificación a LAP es relevante para activar, en caso corresponda, el plan de emergencia del AIJC. Asimismo, la DGAC solicita en la RAP 314 Vol I que se reporte de forma obligatoria todo accidente, incidente grave, incidente u otros sucesos ocurridos en el aeródromo. Esto no significa que la línea aérea o empresa involucrada deje de realizar sus reportes a las autoridades competentes. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p><i>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”.</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
12.3.2 De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por los servicios de electricidad, agua, desagüe, servicio telefónico, suministro de aire acondicionado y protección contra incendios, limpieza y mantenimiento de espacios comunes y cualquier otro servicio que se suministre directa o indirectamente en beneficio del USUARIO INTERMEDIO, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios. y toda suma que LAP deba pagar a favor del Estado peruano por la percepción de los ingresos derivados del cobro de dichas tarifas, como concepto de “Retribución” y “Tasa de Regulación”, según corresponda conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión y las normas que resulten aplicables. En caso alguno de estos conceptos sea incluido en el cargo de acceso aprobado por OSITRAN, este ya no deberá ser facturado adicionalmente por LAP al USUARIO INTERMEDIO, siempre que se refiera al mismo concepto en definición, características y dimensión del costo estimado para su inclusión en el Cargo de Acceso. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendarios posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.	<p>Debe decir:</p> <p><i>“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. y toda suma que LAP deba pagar a favor del Estado peruano por la percepción de los ingresos derivados del cobro de dichas tarifas, como concepto de “Retribución” y “Tasa de Regulación”, según corresponda conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión y las normas que resulten aplicables. En caso alguno de estos conceptos sea incluido en el cargo de acceso aprobado por OSITRAN, este ya no deberá ser facturado adicionalmente por LAP al USUARIO INTERMEDIO, siempre que se refiera al mismo concepto en definición, características y dimensión del costo estimado para su inclusión en el Cargo de Acceso. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendarios posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.”</i></p> <p>No se acepta esta inclusión y debe mantenerse la redacción vigente. LAP independientemente de que el OSITRAN pueda incluir alguno de estos conceptos dentro del Cargo de Acceso se irroga la posibilidad de cuestionarla ya que deja abierta</p>	<p>Se mantiene la redacción propuesta por LAP. Los conceptos que OSITRAN considere que deban ser incluidos en el cargo de acceso, precisamente deben ser incluidos con el objetivo de recuperar aquellos costos en los que incurre el concesionario en beneficio de los Usuarios Intermedios. Por ello, si se realiza algún costo adicional en beneficio del Usuario Intermedio y este no fue tomado en cuenta para determinar el cargo de acceso, es razonable que se pretenda recuperar dicho costo. Respecto a la Retribución y Tasa de regulación, se indica en la redacción que se aplicará de acuerdo al Contrato de Concesión. Se adiciona en la redacción, lo incluido por el solicitante respecto a “servicio de Red Gigabit y servicio Wi-Fi”. Por lo tanto, la propuesta de LAP sería la siguiente:</p> <p><i>“De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por 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”</i></p>	<p>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.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta de LAP, quedado el texto de la siguiente manera:</p> <p><i>“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”</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
Calendario posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.	<p>la posibilidad que esa inclusión deba cumplir ciertas características sobre el costo estimado. Además, la Retribución y la Tasa de regulación deben ser pagados por LAP al Estado y estos ya se están incluyendo en el cargo de acceso.</p> <p>Segunda Reunión No se acepta</p>	<p><i>cargo de acceso aprobado por OSITRAN, este ya no deberá ser facturado adicionalmente por LAP al USUARIO INTERMEDIO, siempre que se refiera al mismo concepto en definición, características y dimensión del costo estimado para su inclusión en el Cargo de Acceso. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.</i></p> <p>Segunda Reunión Tal como se explicó en la Segunda Reunión de Negociación, LAP mantiene su propuesta, la cual quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>“De ser aplicable, pagar a LAP puntualmente, adicional al cargo de acceso y según corresponda, las sumas que se devenguen por 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 y/o de las Áreas de acuerdo con las tarifas establecidas por LAP, así como el Impuesto General a las Ventas que grava estos servicios y toda suma que LAP deba pagar a favor del Estado peruano por la percepción de los ingresos derivados del cobro de dichas tarifas, como concepto de “Retribución” y “Tasa de Regulación”, según corresponda conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión y las normas que resulten aplicables. En caso que alguno de estos conceptos sea incluido en el cargo de acceso aprobado por OSITRAN, este ya no deberá ser facturado adicionalmente por</i></p>	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p><i>LAP al USUARIO INTERMEDIO, siempre que se refiera al mismo concepto en definición, características y dimensión del costo estimado para su inclusión en el Cargo de Acceso. Este pago deberá ser cancelado dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la presentación de las facturas respectivas por parte de LAP.</i></p>	
<p>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 (y/o el impuesto que los grave); la “Retribución” o “Tasa de Regulación” que resulte aplicable; 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 <i>siempre que no cumpla con el pago de tres (3) cargos de acceso cargo.</i></p> <p>Segunda Reunión No se acepta</p>	<p>Debe decir: "El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio –de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente (y/o el impuesto que los grave); la “Retribución” o “Tasa de Regulación” que resulte aplicable; 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 <i>siempre que no cumpla con el pago de tres (3) cargos de acceso cargo.</i></p> <p>Segunda Reunión No se acepta</p>	<p>Se mantiene la propuesta LAP: "El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio –de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente (y/o el impuesto que los grave), la “Retribución” o “Tasa de Regulación” que resulte aplicable; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso."</p> <p>Segunda Reunión Tal como se explicó en la Segunda Reunión de Negociación, LAP mantiene su propuesta, la cual quedaría de la siguiente manera:</p> <p>"El USUARIO INTERMEDIO faculta expresamente a LAP, en coordinación con la entidad prestadora del respectivo servicio –de ser el caso-, a efectuar unilateralmente cualquier restricción o corte, sea éste parcial o total, de cualquiera de los servicios indicados en el párrafo anterior, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO no cumpla puntualmente: (i) con el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente; o, (ii) con la puesta a disposición de las Áreas a favor de LAP en los supuestos y términos establecidos en la Cláusula Décimo Quinta; o, (iii) con el pago del Cargo de Acceso."</p>	<p>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, no se acepta la inclusión de dichos conceptos.</p> <p>Por tanto, se acepta en parte el texto propuesto por LAP, quedando de la siguiente manera:</p> <p><i>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.</i></p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 12.17 Mandato de Acceso para Oficinas Operativas</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p><i>el pago de cualquiera de los servicios descritos en el párrafo precedente (y/o el impuesto que los grave), la "Retribución" o "Tasa de Regulación" que resulte aplicable; 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. "</i></p>	<p>aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p>
<p>12.3.3 (...)</p> <p>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 y de optar por la resolución del Contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s) adeudado(s) y los intereses correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP.</p> <p>La consecuencia jurídica de estos incumplimientos debe ser la aplicación de penalidades y no la resolución del contrato o la aplicación de intereses (esto último es mucho más gravoso para los Usuarios).</p> <p>Segunda Reunión Se mantiene el comentario de los Uis.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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 y de optar por la resolución del Contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1430 del Código Civil; siendo que, para obtener la reconexión, el USUARIO INTERMEDIO deberá acreditar a LAP haber cancelado previamente el(los) importe(s) adeudado(s) y los intereses correspondientes o, de ser el caso, haber efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP."</i></p> <p>Segunda Reunión Se mantiene el comentario de los Uis.</p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p><i>"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."</i></p> <p>Segunda Reunión Los intereses solo serán aplicables si los UI no cumplen con el pago del servicio dentro de los plazos establecidos. Respecto a la opción de resolver el contrato por el incumplimiento de esta cláusula, LAP lo está retirando de este numeral. En ese sentido, LAP mantiene su contrapropuesta revisada en la Segunda Reunión de Negociación, la cual quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>"Para ello, deberá haber cursado una comunicación al USUARIO INTERMEDIO solicitando el cumplimiento del pago con mínimo</i></p>	<p>Cabe señalar que la aplicación de penalidades y de intereses se gatilla por incumplimientos de pago del U.I.</p> <p>Por otro lado, LAP aceptó la eliminación de la opción de resolver el contrato.</p> <p>Cabe precisar que un texto similar se encuentra en el segundo párrafo del numeral 12.17 Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>El texto quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>"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."</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>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."</p>	<p>efectuado la puesta a disposición de las Áreas respectivas a favor de LAP."</p>
<p>12.4 Implementar y ejecutar todas las habilitaciones y/o Mejoras que sean necesarias para la operación del USUARIO INTERMEDIO - dentro del (de las) Área(s)- de acuerdo con lo establecido en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las construcciones y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO.</p>	<p>Debe decir:</p> <p>"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 Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las construcciones y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO."</p> <p>Por favor definir el concepto de "Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP", no se encuentra definido en el contrato.</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Ok. Se aceptan ajustes. Asimismo, se reemplaza "Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP" por "Normas y Procedimientos de Operación de LAP" este último es al que nos hacemos referencia y que se encuentra definido en el Anexo 2- definiciones.</p> <p>"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."</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Como se mencionó anteriormente, si bien el Concesionario entregará áreas listas para prestar el servicio esencial relacionado al equipaje rezagado, los U.I pueden requerir realizar una serie de modificaciones y adecuaciones al espacio de acuerdo a su operación que involucren en algunos casos construcciones.</p> <p>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.</p> <p>De ser el caso que el U.I considere innecesario realizar alguna construcción sobre las áreas asignadas no sería de aplicación lo establecido en la presente cláusula.</p> <p>El texto quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>El USUARIO INTERMEDIO podrá implementar y ejecutar todas las Mejoras que sean necesarias para la operación</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>Gracias por la inclusión, pero solicitamos eliminar la referencia a "construcción" puesto que todas las actividades que se realicen en el Área son Mejoras reguladas por la cláusula 16</p>	<p>No se acepta. Cabe indicar que el proyecto inicialmente plasmado es el que se regula en los Mandatos actuales, sin perjuicio de ello, aceptamos parte de sus cambios.</p> <p>Mantenemos la contrapropuesta:</p> <p><i>"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."</i></p>	<p><i>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."</i></p> <p>Cabe precisar que un texto similar se encuentra en el segundo párrafo del numeral 12.18 Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p>
<p>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 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 cinco (5)</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>"Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las Áreas 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 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 cinco (5)</i></p>	<p>No se acepta. Ya está acotado en la última línea del párrafo.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta. Es responsabilidad del UI contar con la información pertinente. Mantenemos nuestra propuesta inicial:</p> <p><i>"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</i></p>	<p>Es responsabilidad de los UI obtener todas las licencias y autorizaciones que le permitan la prestación del servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje en las facilidades esenciales arrendadas.</p> <p>Se acepta el texto propuesto en el proyecto de mandato.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable.	<p><i>copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los siete (7) Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable."</i></p> <p>Segunda Reunión No queda clara la negativa de LAP para incorporar lo solicitado en azul</p>	<p><i>Actividades durante la vigencia del presente Contrato. 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></p>	
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.	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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 y que haya sido previamente aceptado por el USUARIO INTERMEDIO."</i></p> <p>Segunda Reunión En todo caso, por favor enviar el documento o relación de documentos para que sean revisados lo antes posible.</p>	<p>No se acepta. Los procedimientos operativos no están sujetos a aprobación de los operadores.</p> <p>Segunda Reunión Los UI pueden acceder y visualizar las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, las cuales se encuentran en la página web de LAP: www.lima-airport.com. Cabe destacar que dichas normas y procedimientos están sujetas a lo dispuesto en el REMA y el REA de LAP.</p>	<p>Como se mencionó anteriormente, las normas y procedimientos de operación que establezca LAP no están sujetos a la validación o aprobación de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Se acepta el texto propuesto en el proyecto de mandato.</p>
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 revistas en el Anexo 8 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Contrato	<p>Debe decir:</p> <p><i>"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 sus políticas de anticorrupción, anti-Lavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo revistas en el Anexo 8 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Contrato."</i></p> <p>Segunda Reunión No se acepta la obligación, en caso de incumplimiento conllevará a la aplicación de penalidades. Como se mencionó anteriormente, se puede colaborar con la difusión.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Segunda Reunión LAP mantiene la posición inicial.</p> <p><i>"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 revistas en el Anexo 8 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti- financiamiento del terrorismo del Contrato."</i></p>	<p>Con relación a la obligación de que los UI obliguen a su personal a cumplir con las políticas de anticorrupción, anti-Lavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo -conforme al anexo 8 del contrato-, cabe indicar que los UI no estuvieron en desacuerdo con lo establecido en dicho anexo, el mismo que establece el compromiso de cumplimiento y acciones ante el incumplimiento de tales políticas.</p> <p>Además, se entiende que LAP busca garantizar el cumplimiento de los compromisos establecidos en el anexo 8 para evitar contingencias que puedan</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>afectar a LAP y el desarrollo de sus actividades.</p> <p>En ese sentido, se acepta la propuesta de LAP en los términos planteados inicialmente.</p>
<p>12.8.8 Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente contrato dentro del plazo que LAP establezca. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.</p>	<p>Debe decir:</p> <p>"Cumplir con la correcta suscripción de todos los documentos relacionados al presente contrato dentro del plazo <u>acordado entre ambas partes que LAP establezca. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.</u>"</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>LAP por favor enviar el sustento de la negativa. Se debe indicar en el contrato un plazo determinado. Si no estaríamos sujetos al arbitrio de LAP, quien podría indicar un plazo irracional que no nos veamos en la posibilidad de cumplir.</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El objetivo de incluir esta obligación en los Proyectos de Contratos de Acceso de todas las facilidades es prevenir las demoras en remitir a LAP los contratos suscritos por los UI para que estos sean aprobados por el OSITRAN. Es importante poder contar con cláusula similar ya que, a la fecha, se ha evidenciado que algunos UI demoran aproximadamente 10 meses en devolver los contratos suscritos, lo cual implica que la entrega de área y el inicio de actividades del UI se vea retrasada. Asimismo, 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. En ese sentido, LAP mantiene su posición.</p>	<p>Resulta necesario establecer un plazo para la suscripción de los documentos relacionados al mandato de acceso. No obstante, no se puede dejar a libre criterio de LAP el establecimiento de este plazo ni que el mismo pueda ser negociado entre las partes.</p> <p>Asimismo, considerando que es de interés de los UI la presentación de los documentos debidamente suscritos para formalizar la relación de acceso, no resulta necesaria la aplicación de penalidades.</p> <p>Se propone el siguiente texto:</p> <p><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 contados a partir de recibida la notificación de LAP.</i></p>
<p>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. <u>En</u></p>	<p>Debe decir:</p> <p>"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. <u>En</u></p>	<p>No se acepta.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se mantiene la propuesta inicial, se busca que el UI no incumpla con el plazo previsto para la renovación de la relación de acceso, ya que ante una renovación se está buscando la continuidad</p>	<p>Ver análisis 12.8.8</p> <p>Por otro lado, con relación a la aplicación de penalidades, considerando que en una etapa de renovación los UI ya se encuentran en posesión de las áreas, no tendrían mayor incentivo para cumplir</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
la notificación de LAP. En caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda.	<p>caso de incumplimiento se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda."</p> <p>Segunda Reunión LAP por favor enviar el sustento de la negativa.</p>	de la ejecución contractual por lo que esta no debería paralizarse/interrumpirse por su falta de suscripción. Considerar que en el Mandato vigente se encuentra aprobada está cláusula.	<p>con la presentación de los documentos por lo que si resulta razonable la aplicación de penalidades.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 12.34 Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Se acepta el texto propuesto en el proyecto de mandato.</p>
<p>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:</p> <p>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).</p> <p>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)</p> <p>En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a</p>	<p>No se acepta la remisión de la información detallada en los siguientes párrafos, los UI por lo general son una Sociedad Anónima, por lo que se trata de información privada y confidencial. No guarda relación con el contrato, por lo que consideramos que no tiene sentido incorporarlo.</p> <p>Los EEFF auditados son anuales y se publican en marzo de cada año siguiente. Adicional a ello, cualquier otra información es privada y confidencial.</p> <p>Segunda Reunión ¿Como quedaría la cláusula finalmente redactada con esta precisión?</p> <p>Entendemos que sólo se hará referencia a la remisión de los EE.FF. Los EEFF contienen información relevante de cómo las empresas manejan sus negocios. Se podría facilitar esta a LAP siempre que en cada caso se firme un acuerdo de confidencialidad.</p>	<p>Solo se está pidiendo EEFF. No se está pidiendo otra información distinta a ella.</p> <p>Segunda Reunión El contrato ya cuenta con una cláusula de confidencialidad. La cláusula de control efectivo quedaría así:</p> <p><i>"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:</i></p> <p>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).</p> <p>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)</p>	<p>El texto propuesto responde a necesidades legítimas de la empresa en cuanto al cumplimiento de sus políticas internas de Compliance y las normativas relacionadas con la prevención de Lavado de Activos y el Financiamiento del Terrorismo.</p> <p>La solicitud de información sobre los cambios de Control Efectivo y los estados financieros es coherente con los principios de debida diligencia que LAP debe aplicar para garantizar que las empresas con las que se relaciona cumplen con las normativas legales y éticas vigentes.</p> <p>Además, la cláusula de confidencialidad ya prevista en el contrato protege la información sensible proporcionada por el Usuario Intermedio, lo que mitiga el riesgo de que esta información se utilice inapropiadamente.</p> <p>Se acepta el texto propuesto por LAP en el proyecto de mandato.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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 las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 8- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.</p>		<p><i>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 las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 8- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.</i></p> <p><i>Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada pudiera representar un riesgo para la ejecución 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.</i></p> <p><i>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."</i></p>	
<p>Cláusula Décimo Octava. Intereses moratorios y compensatorios</p> <p>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 Contrato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de</p>	<p>Consideramos que debe mantenerse el texto del Mandato vigente, el mismo que debe ser extensivo para todos los otros servicios a fin de uniformizar un solo texto:</p> <p><i>"En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Mandato, quedará automáticamente constituido en mora sin necesidad de requerimiento previo por parte de LAP. En tal</i></p>	<p>Se mantiene la propuesta de LAP, ya que le corresponde cobrar intereses convencionales al no ser una empresa financiera. La política del 2021 se encuentra acorde a la nueva circular del BCR, por lo tanto, no es posible incluir alguna redacción relacionada a intereses TAMN y TAMEX. Por lo expuesto, se mantiene la propuesta LAP:</p> <p><i>"18.1 En caso de que el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con el pago del Cargo de Acceso oportunamente o de cualquier</i></p>	<p>Respecto a lo señalado por LAP en su último comentario, el texto de esta cláusula no se encuentra en el mandato de acceso vigente de equipaje rezagado (2019).</p> <p>Sin embargo, el mismo texto se encuentra en el numeral 18.1 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado por Ositrán mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>requerimiento previo por parte de LAP. En este supuesto, se devengarán intereses 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 Contrato 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.</p>	<p><i>caso, se generarán intereses moratorios luego de transcurrido el plazo previsto en la Cláusula Séptima, aplicando la tasa máxima permitida por el Banco Central de Reserva del Perú, así como los intereses compensatorios con la Tasa Activa en Moneda Nacional (TAMN) o con la tasa activa en moneda extranjera (TAMEX) cuando corresponda, que publica la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, hasta la total cancelación del monto adeudado. Además, serán de cargo del USUARIO INTERMEDIO todos los gastos legales, judiciales y/o administrativos, por las acciones que se tenga que desarrollar para la gestión de cobranza.”</i></p> <p>Asimismo, la Política de cobro de intereses para deudas vencidas que figura en la web de es del 2021, por favor confirmar si a esta se refieren.</p> <p>Segunda Reunión No se acepta</p>	<p>otro concepto que adeude a LAP en virtud del presente Contrato, 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 Contrato 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.”</p> <p>Segunda Reunión Tal como se mencionó en la Segunda Reunión de Negociación, a LAP le corresponde cobrar intereses convencionales al no ser una empresa financiera. La política del 2021 se encuentra acorde a la nueva circular del BCR, por lo tanto, no es posible incluir alguna redacción relacionada a intereses TAMN y TAMEX. Asimismo, esta cláusula se encuentra acorde con la normativa del BCR sobre el cobro de intereses para personas ajenas al sistema financiero (Circular 0008-2021-BCRP). Finalmente, destacar que esta cláusula se encuentra en el Mandato vigente.</p>	<p>Adicionalmente, LAP ha justificado su propuesta indicando que el cambio de las referencias a la TAMN y TAMEX responde a que no le resultan aplicables por no ser una entidad financiera, con lo cual se justifica el cambio de redacción; por tanto, se acepta la cláusula propuesta por LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>18.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir: (i) todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP y (ii) las sumas que LAP tuviera o hubiera tenido que pagar al Estado Peruano por concepto tasa regulatoria o conceptos similares. 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.</p>	<p>Igual comentario que el punto anterior, debe mantenerse el texto vigente con el siguiente añadido:</p> <p><i>“En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir (i) todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP y (ii) las sumas que LAP tuviera o hubiera tenido que pagar al Estado Peruano por concepto tasa regulatoria o conceptos similares, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos conceptos se deberá realizar dentro de los diez (10) siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.”</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Solicitamos la eliminación de lo tachado en rojo</p>	<p>Ok. Se acepta</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta el pago de 10 días, debe quedar en 7 días porque son gastos previamente asumidos por LAP de cargo del cliente. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p> <p><i>“En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir: (i) todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP y (ii) las sumas que LAP tuviera o hubiera tenido que pagar al Estado Peruano por concepto tasa regulatoria o conceptos similares, 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.”</i></p>	<p>Respecto a los pagos por Aporte por Regulación nos remitimos a lo señalado en el análisis de la cláusula 9.1 del presente informe, por tanto, no se acepta la inclusión de dicho concepto.</p> <p>Respecto al plazo para el pago, resulta razonable la incorporación del plazo equivalente al plazo de 7 días para el pago del cargo de acceso a fin de mantener un orden respecto a los períodos de cobranza.</p> <p>Se propone el texto siguiente:</p> <p><i>“En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir todos los gastos y costos –administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, 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.”</i></p>
<p>Cláusula Décimo Novena. - De los Seguros</p> <p>19.7 No obstante lo previsto en los numerales anteriores, si el USUARIO INTERMEDIO no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“No obstante lo previsto en los numerales anteriores, si el USUARIO INTERMEDIO no mantiene las pólizas vigentes, tal y como se</i></p>	<p>No se acepta. Si LAP asume pago, entonces se debe reembolsar con los intereses correspondientes. Es un caso excepcional que difícilmente se dará, pero necesitamos cautelar.</p>	<p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 19.9 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N°</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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 Hábiles contados a partir de la notificación de LAP, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento en caso el pago no se realice en el plazo mencionado. 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.</p>	<p>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 Hábiles contados a partir de la notificación de LAP, sin perjuicio de la ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento en caso el pago no se realice en el plazo mencionado. 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."</p> <p>Se deberían aplicar intereses o penalidades, la aplicación de ambos resulta muy gravoso para los Usuarios.</p>	<p>La verdad es que es muy difícil que LAP contrate a póliza, pero de hacerlo, debemos reembolsarnos lo pagado más intereses.</p> <p>Segunda Reunión Tal como se indicó en la Segunda Reunión de Negociación, si LAP asume el pago por un incumplimiento del UI, entonces se debe reembolsar este gasto junto con los intereses correspondientes. Si bien este es un caso excepcional que difícilmente ocurra, LAP debe regularlo en el contrato. Por tanto, LAP mantiene su propuesta</p>	<p>037-2019-CD-OSITRAN y en el Mandato para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>En ese sentido, de ser el caso que LAP tenga que asumir obligaciones de pago a cargo del U.I resulta razonable la aplicación de intereses moratorios, lo cual no es incompatible con la aplicación de penalidades.</p> <p>Se acepta el texto propuesto por LAP en el proyecto de mandato.</p>
<p>Cláusula Vigésima. - Garantía de Fiel Cumplimiento 20.2 (...) 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 Contrato más treinta (30) Días Calendarios adicionales o hasta que no exista obligación alguna pendiente de ejecución por parte del USUARIO INTERMEDIO. "</p>	<p>"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 Contrato más treinta (30) Días Calendarios adicionales o hasta que no exista obligación alguna pendiente de ejecución por parte del USUARIO INTERMEDIO. "</p>	<p>Es un riesgo que asume el UI y en general los contratistas de LAP en todos los negocios.</p> <p>Segunda Reunión La fianza puede tener una validez de un año, y renovarse antes de su vencimiento, con el objetivo de mantenerla vigente durante todo el periodo solicitado.</p>	<p>El objeto de la cláusula es que en toda la etapa de ejecución del contrato el U.I mantenga la garantía de Fiel Cumplimiento vigente, de ser el caso que sea por una Carta Fianza la misma deberá de mantenerse vigente, pudiendo emitirse renovaciones anuales, para tal</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
mantener vigente hasta la vigencia igual que la del Contrato más treinta (30) Días Calendarios adicionales o hasta que no exista obligación alguna pendiente de ejecución por parte del USUARIO INTERMEDIO.	<p>No pudiendo superar los 12 meses. En caso superarse ese periodo se podrá hacer una gestión de solicitud a la entidad financiera pero que el USUARIO INTERMEDIO no puede asegurar que será aceptado.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Este no es un contrato comercial por lo que no pueden ser asimilables las condiciones que LAP puede solicitar en dichos contratos. No se acepta. El punto central es que si el UI no logra que la carta esté vigente más de 12 meses, no se le aplique una penalidad.</p>	<p>Por otro lado, los bancos sí pueden emitir cartas fianzas por 12 meses o incluso más. Sin embargo, lo relevante del presente numeral es que la Carta fianza siempre se mantenga vigente y sea renovada antes de su vencimiento. Finalmente, destacamos que la presente cláusula se encuentra en el Mandato de Acceso. En ese sentido, se mantiene el texto propuesto por LAP.</p>	<p>caso, el U.I no será pasible de aplicación de penalidades.</p> <p>Por otro lado, de tener inconvenientes con la emisión de Cartas Fianza, el REA de LAP permite también la posibilidad de presentar depósitos en garantía.</p> <p>Se acepta el texto propuesto por LAP en el proyecto de mandato.</p>
<p>Cláusula Vigésimo Segunda. - Penalidad por incumplimiento</p> <p>22.3 (...)</p> <p>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 Contrato).</p>	<p>No queda claro el sentido de este numeral. LAP por favor detallar.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El supuesto ya trata de la resolución de pleno derecho por lo que no se entiende el sentido del párrafo adicional.</p>	<p>Refiere a que sin perjuicio de los daños ocasionados por el UI, LAP se reserva el derecho de resolver el contrato automáticamente si así lo considera.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El supuesto trata de penalidades por incumplimiento. Por lo tanto, LAP mantiene su propuesta</p>	<p>El texto de la cláusula regula la posibilidad de LAP de resolver el contrato de acceso independientemente de la indemnización por cualquier daño ulterior.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 22.2 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 22.3 del Mandato para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Se acepta el texto propuesto por LAP en el proyecto de mandato.</p>
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 ejecutar la Garantía de Fiel	<p>Debe decir:</p> <p>“Para el cobro de las Penalidades -y de cualquier suma que, por cualquier concepto, el USUARIO INTERMEDIO mantuviera impaga- LAP podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Décimo Novena del Contrato, siempre que se</p>	<p>Ok. Se acepta.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta. El UI ya había hecho una contrapropuesta indicada en la columna G y que LAP había aceptado. Por lo que solicitamos se</p>	<p>Del texto se entiende que LAP ejecutará la garantía por incumplimientos de pago por parte de los U.I, lo cual resulta razonable para que se cumpla con el objetivo de la aplicación de penalidades que es disuadir el incumplimiento.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Vigésima del Contrato.	<p><i>haya requerido al USUARIO INTERMEDIO el pago de dicha Penalidad.”</i></p> <p>Solicitamos eliminar este numeral puesto que cualquier ejecución de garantía o cobro de penalidad por parte de LAP, por incumplimientos, tienen que ser informados al USUARIO INTERMEDIO. Se debe establecer un proceso para que el USUARIO INTERMEDIO pueda presentar descargos y verificar si existe un incumplimiento atribuible a este.</p> <p>Segunda Reunión Sin comentarios</p>	<p>mantenga dicho acuerdo. En ese sentido, la cláusula quedaría de la siguiente manera:</p> <p>“Para el cobro de las Penalidades -y de cualquier suma que, por cualquier concepto, el USUARIO INTERMEDIO mantuviera impagada- LAP podrá ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento a que se refiere la Cláusula Vigésima del Contrato, siempre que se haya requerido al USUARIO INTERMEDIO el pago de dicha Penalidad.”</p>	<p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 22.5 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Se acepta el texto propuesto por LAP en el proyecto de mandato</p>
<p>Cláusula Vigésimo Cuarta: Resolución de Contrato</p> <p>24.1 (...)</p> <p>a) No cumple con el pago de cuatro (04) Cargos de Acceso o tenga un retraso de cuatro (04) meses continuos o alternados respecto de cualquier pago que en virtud del Contrato deba efectuar a LAP.</p>	<p>Proponemos eliminar el retraso por meses alternados y que solo sean meses continuos.</p> <p>Debe decir:</p> <p><i>“No cumple con el pago de cuatro (04) Cargos de Acceso continuos o tenga un retraso de cuatro (04) meses continuos o alternados respecto de cualquier pago que en virtud del Contrato deba efectuar a LAP.”</i></p> <p>Segunda Reunión No se acepta. El Mandato actual no considera ambas opciones solo menciona al retraso de 4 meses</p>	<p>No se acepta.</p> <p>Segunda Reunión Con relación a la inclusión de esta causal de resolución, esta obedece a que los Usuarios Intermedios tienen la obligación de cumplir con sus obligaciones de pago dentro de los plazos establecidos; sin embargo esto no se viene cumpliendo, ya que a la fecha contamos con incumplimientos recurrentes de esta obligación y lo que se busca es que ante atrasos de 4 meses continuos o alternados, LAP tenga el derecho de resolver el contrato de manera automática. No resulta razonable lo solicitado por los UI, ya que por el solo hecho de no cumplir con los pagos del cargo de acceso, tanto de manera continua como de manera alternada, durante el periodo de vigencia del contrato, se estarían incumpliendo las obligaciones establecidas en el Contrato de Acceso. En ese sentido, se mantiene la propuesta de LAP.</p>	<p>Visto los adjuntos presentados por LAP con el registro de deuda que mantienen algunas aerolíneas, se ve la necesidad de regular un mecanismo que sirva para incentivar el cumplimiento de las obligaciones de pago de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Asimismo, excedido el plazo de 04 meses en el retraso del pago del cargo de acceso, el mismo excedería el monto de cobertura que tiene la Garantía de Fiel Cumplimiento (03 meses). Por tanto, resulta razonable establecer como causal de resolución de contrato por incumplimientos en el pago del cargo de acceso.</p> <p>No obstante, el párrafo propuesto por LAP establece dos supuestos de incumplimiento, uno el incumplimiento de 04 cargos de acceso y otro el retraso de 04 meses para el pago de una factura.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>Se considera que, siendo que el incumplimiento de pago sería causal de resolución, el supuesto establecido debería ser el retraso de 04 meses para el pago de la factura por el cargo de acceso materia del mandato.</p> <p>Se propone el siguiente párrafo el cual es igual al del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p><i>“a) tenga un retraso de cuatro (04) meses respecto al pago del Cargo de Acceso que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP”.</i></p>
<p>24.1 (...)</p> <p>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 Obligatorias de Operación de LAP.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“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.”</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta</p>	<p>No se acepta. La resolución opera por el incumplimiento no por la subsanación.</p> <p>Precisión: Se reemplaza “Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP” por “Normas y Procedimientos de Operación de LAP” este último es al que nos hacemos referencia y que se encuentra definido en el Anexo 2- definiciones.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se mantiene la causal de resolución propuesta por LAP. Ante cualquier incumplimiento de las obligaciones de medio ambiente se aplican las penalidades sin posibilidad de subsanación debido al impacto que se puede generar para LAP. De igual manera, con la causal de resolución contractual. Se debe destacar que dichos incumplimientos pueden impactar en el servicio de manejo y disposición de los residuos generados en el aeropuerto y ello a su vez podría generar una contingencia para LAP</p>	<p>Los U.I.s no presentan argumentos suficientes para la eliminación del texto subrayado en rojo.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el literal e) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el literal f) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Con el cambio propuesto por LAP, el texto quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>g) No utilice los métodos y procedimientos necesarios que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		debido a que de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y en su Instrumento de Gestión Ambiental, esta es responsable de que los residuos del aeropuerto se gestionen en cumplimiento de la normativa ambiental.	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”.
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.	<p>No se acepta la cláusula. Debería ser únicamente cuando sea solicitado por un tercero y no cuando la empresa por voluntad propia se acosa a un proceso de reestructuración patrimonial, dado que en estos procesos no hay riesgos de pérdida de control o quiebra.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>A continuación de este literal debe incorporarse lo que LAP ha eliminado del Mandato vigente:</p> <p><i>“Sea solicitada por un tercero, 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 él.</i></p> <p><i>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.”</i></p>	<p>Nueva propuesta:</p> <p>j) <i>Solicite o sea solicitada por un tercero, su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El sometimiento a un proceso de reestructuración patrimonial o declaración de insolvencia, aun cuando sea efectuado por el propio Usuario Intermedio, implican ya el riesgo que: (i) los servicios que brinda en el aeropuerto puedan verse impactados negativamente y (ii) se afecte la posibilidad de cobro de los créditos de LAP; ambos justamente por la situación financiera del Usuario Intermedio. En atención a ello, dependiendo del contexto específico, LAP podría ejercer el derecho de resolución automática del contrato en caso de que el Usuario Intermedio se encuentre bajo los supuestos regulados en el Contrato, a fin de salvaguardar la continuidad de los servicios en el aeropuerto, así como para proteger sus intereses.</p> <p>Adicionalmente, debe tenerse en consideración que este tipo de estipulaciones son cláusulas estándares que se encuentran, por ejemplo, en el contrato de concesión del aeropuerto y en los Mandatos de Acceso previamente aprobados por el OSITRAN.</p>	<p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el literal h) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>La referida cláusula contiene dos supuestos como causales de resolución de contrato, los cuales pueden ser solicitados por un tercero o por el mismo Usuario Intermedio:</p> <p>i) Declaración de Insolvencia, la cual corresponde a un “<i>estado económico financiero mediante el cual, una empresa ha perdido más de las dos terceras partes de su patrimonio o se encuentra impedida de afrontar temporal o definitivamente el pago de sus obligaciones</i>”¹, en este caso, frente al Concesionario, proveedores y empleados.</p> <p>i) Reestructuración Patrimonial, La Ley General del Sistema Concursal define reestructuración patrimonial como “<i>el destino acordado por la Junta de Acreedores, en base a una mayoría calificada, por el cual la empresa ingresa a un procedimiento que le permita</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>Cuando una empresa solicita su inclusión en un proceso concursal es porque ya existe un problema financiero y esto trae consigo un riesgo para LAP. Como se indicó anteriormente, el riesgo se genera independientemente de quien solicite la inclusión en el proceso concursal, por lo que en ese sentido debe mantenerse la propuesta de LAP, la que como indicamos está ya recogida en los Mandatos actuales:</p> <p><i>"j) Solicitud o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPÍ o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él."</i></p>	<p><i>continuar con sus actividades y giro del negocio, y, por lo tanto, mantenerse en el mercado”.</i></p> <p>Ambos supuestos, independientemente de quien lo solicite, sea el propio operador 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.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP, en línea con los pronunciamientos del Ositrán en Mandatos de Acceso previos.</p>
<p>24.1 (...)</p> <p>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 Contrato, 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.</p>	<p>No se acepta la cláusula. Debería ser únicamente cuando sea solicitado por un tercero y no cuando la empresa por voluntad propia se acoge a un proceso de restructuración patrimonial, dado que en estos procesos no hay riesgos de pérdida de control o quiebra.</p> <p><u>Segunda Reunión</u> ¿Como se determina que puede afectar el cumplimiento de sus obligaciones?</p>	<p>Por favor se solicita se entienda que en el inciso acota que opera la resolución automática cuando ocurra dicho escenario y pudiera afectar el cumplimiento de las obligaciones que asume el UI en el Contrato o le impida desarrollar su objeto social o cumplir normativamente con sus obligaciones</p> <p><u>Segunda Reunión</u> Es por un tema de compliance normativo. Existe un riesgo en el incumplimiento prestacional debido a que el UI podría no contar con todos los elementos necesarios para continuar cumpliendo con sus obligaciones contractuales y que LAP no puede asumir. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>Ver comentario anterior.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>
<p>24.1 (...)</p> <p>o) Cuando haya quedado firme la resolución de la Autoridad</p>	<p>Esta causal de resolución no guarda relación con el objeto del presente contrato. El contrato brinda acceso a facilidades esenciales, mientras que los procedimientos de</p>	<p>No se acepta.</p> <p><u>Segunda Reunión</u></p>	<p>LAP no explica con claridad en qué sentido su propuesta de cláusula busca evitar que se encuentre en un estado de indefensión. En ese sentido, no se</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>competencia desleal no se vinculan con el acceso a la infraestructura aeroportuaria. Incluso, se debe tener en cuenta que los procesos de competencia desleal se vinculan estrechamente con la difusión de publicidad. En ese sentido, podría ocurrir, que publicidad difundida desde el holding de uno de los USUARIOS INTERMEDIOS, se declare como competencia desleal, hecho que no guarda relación con la decisión de la empresa en Perú o las áreas usuarias del aeropuerto. Asimismo, debe considerarse que la decisión del INDECOP es apelable, y podríamos irnos a un ACA, y durante este plazo, no deberíamos quedarnos sin acceso a las Facilidades Esenciales. Además, teniendo en cuenta la esencialidad de estos espacios para operar en la industria, es desmesurado que una decisión de competencia desleal básicamente signifique la salida del mercado del USUARIO INTERMEDIO.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se puede aceptar sujetar la vigencia del contrato a un supuesto que no tiene relación con el acceso a las FE.</p>	<p>Se mantiene redacción inicialmente propuesta por LAP debido a que son supuestos que por cumplimiento normativo interno y en los compromisos con nuestros prestamistas ponen en estado de indefensión en la operación al generarse el riesgo de incumplimiento:</p> <p><i>"o) 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."</i></p>	<p>identifican argumentos que justifiquen la incorporación -como causal de resolución- del hecho que en sede administrativa se haya declarado que el UI ha incurrido en actos de competencia desleal.</p> <p>Por tanto, no se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>24.1 (...)</p> <p>p) Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que este no haya sido notificado a LAP y si no se cumple a con los compromisos establecidos en el Anexo 8 – 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 Contrato.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>"Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que este no haya sido notificado a LAP y si no se cumple a con los compromisos establecidos en el Anexo 8 – 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 Contrato.</i></p>	<p>Revisar sección del control efectivo. Esto ya lo hemos acotado hasta en negociaciones con las principales AALL en otros contratos comerciales.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se mantiene redacción inicialmente propuesta por LAP debido a que son supuestos que por cumplimiento normativo interno y en los compromisos con nuestros prestamistas ponen en estado de indefensión en la operación al generarse el riesgo de incumplimiento. Cabe añadir que este supuesto ha sido previamente</p>	<p>La propuesta de LAP sobre el "Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO" busca garantizar el cumplimiento de los compromisos establecidos en el Anexo 8 de anticorrupción y antilavado de activos, además de exigir la entrega de documentación relevante para evaluar posibles riesgos.</p> <p>LAP argumenta que esta disposición responde a normativas internas y compromisos con prestamistas, además de ser consistente con acuerdos previos</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
documentos descritos en el numeral 12.8.12 del presente Contrato.	<p>Los USUARIOS INTERMEDIOS son sociedades anónimas. Por lo que, la información sobre el accionariado es privada, y no tiene relación con el objeto de este contrato.</p> <p>Segunda Reunión Como se indicó, este no es un contrato comercial. No se acepta.</p>	<p>negociado con algunas LLAA como LATAM siendo aceptada sin inconvenientes:</p> <p><i>"p) Cambio de Control Efectivo en el USUARIO INTERMEDIO siempre que no se cumpla con los compromisos establecidos en el Anexo 8 – 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 Contrato."</i></p>	<p>aceptados en contratos similares. Aunque los Usuarios Intermedios sostienen que la información sobre accionariado es privada y excede el objeto del contrato, el riesgo operativo que LAP busca mitigar justifica la inclusión de esta cláusula.</p> <p>En ese sentido, se acepta la propuesta de LAP en los términos planteados inicialmente, considerando que la cláusula es razonable y necesaria para proteger la operación aeroportuaria y minimizar riesgos de incumplimiento.</p>
<p>24.1 (...)</p> <p>q) Cuando, transcurrido el plazo para la ejecución del plan de acción y/o plan de contingencia regulado en el numeral 12.8.12 del Contrato, no se hayan logrado las metas establecidas y las Partes no hayan arribado a ningún nuevo acuerdo.</p>	<p>Igual comentario que el numeral anterior. No se acepta.</p> <p>Segunda Reunión Igual comentario, no se acepta</p>	<p>Revisar sección del control efectivo. Esto ya lo hemos acotado hasta en negociaciones con las principales AALL en otros contratos comerciales.</p> <p>Segunda Reunión Se mantiene redacción inicialmente propuesta por LAP debido a que son supuestos que por cumplimiento normativo interno y en los compromisos con nuestros prestamistas ponen en estado de indefensión en la operación al generarse el riesgo:</p> <p><i>"q) Cuando, transcurrido el plazo para la ejecución del plan de acción y/o plan de contingencia regulado en el numeral 12.8.12 del Contrato, no se hayan logrado las metas establecidas y las Partes no hayan arribado a ningún nuevo acuerdo."</i></p>	<p>La propuesta de LAP establece que, si transcurrido el plazo del plan de acción o contingencia regulado en el numeral 12.8.12 del contrato no se alcanzan las metas establecidas y no se llega a un nuevo acuerdo entre las partes, se podrá resolver el contrato. Esta redacción es razonable, ya que permite a LAP gestionar riesgos operativos y financieros derivados de posibles incumplimientos por parte de los Usuarios Intermedios, alineándose con sus compromisos normativos, contractuales y con sus prestamistas. Asimismo, la cláusula otorga claridad y previsibilidad a las partes respecto a las consecuencias de no cumplir metas críticas, asegurando la continuidad de las operaciones aeroportuarias y la sostenibilidad del servicio.</p> <p>Por tanto, se acepta la redacción propuesta por LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>24.1 (...) t) En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 10 – Tabla de Penalidades</p>	<p>Debe decir: "En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se ha aceptado que la penalidad sea por días por lo que este numeral debe retirarse</p>	<p>Se acepta precisión.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La posición de LAP para insistir con el cobro diario de la penalidad es desincentivar los incumplimientos de los UI a diversas obligaciones recogidas en el Mandato vigente, siendo algunas de las más importantes por ejemplo: El incumplimiento del pago del cargo de acceso, la entrega y/o renovación de las cartas fianzas y pólizas de seguro. Cabe señalar que el UI ya había hecho una precisión mediante columna G y que LAP había aceptado. Por lo que solicitamos se mantenga dicho acuerdo.</p>	<p>Existe acuerdo respecto al numeral, sin embargo, la parte correspondiente a los días se analizará en el Anexo 9 – Tabla de penalidades.</p> <p>El texto quedaría de la siguiente manera:</p> <p>t) En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades.</p>
<p>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.</p>	<p>Debe mantenerse la redacción vigente del Mandato, eliminándose lo tachado:</p> <p><i>"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."</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Mantenemos la propuesta de incorporar lo indicado en azul, que es lo que está vigente, así como eliminar lo tachado en rojo</p>	<p>No se acepta.</p> <p>El daño ulterior lo tenemos regulado en todos nuestros negocios, es importante para nosotros cautelar que podría ocurrir que los daños ocasionados sean mayores al monto de la penalidad (por ejemplo: multas) que podrían suscitarse en la ejecución del contrato y por ello necesitamos preservar el derecho a cobrarlos a título de una indemnización por daños y perjuicios bajo dicho concepto.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se mencionó en la Segunda Reunión de Negociación, el daño ulterior lo tenemos regulado en todos nuestros negocios, es importante para nosotros cautelar que podría ocurrir que los daños ocasionados sean mayores al monto de la penalidad (por ejemplo: multas) que podrían suscitarse en la ejecución del contrato y por ello necesitamos preservar el derecho a cobrarlos a título de una indemnización por daños y perjuicios bajo dicho concepto. Asimismo, tenemos un numeral similar que se encuentra aprobado en el Mandato vigente (Cláusula Vigésimo Segunda,</p>	<p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en la parte final del 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.</p> <p>Por otro lado, considerando que los supuestos son causales de resolución del contrato, resulta razonable que se aplique la indemnización por daño ulterior.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		numeral 22.2). Por lo tanto, LAP mantiene su propuesta.	
<p>Cláusula Vigésimo Quinta: Terminación Anticipada</p> <p>25.1 Las Partes acuerdan que LAP tendrá el derecho de dar por 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.</p> <p>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.</p>	<p>No se acepta esta cláusula, implica que se puede terminar el contrato de forma arbitraria, y se pone a los USUARIOS INTERMEDIOS en un estado de indefensión. No existe remisión a causales expresas.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>1er párrafo. Se acepta mantener la redacción del Mandato vigente pero no incorporar como nuevo numeral el 25.3.</p> <p>2do párrafo: LAP debe asumir responsabilidad frente a los Uis si el contrato se resuelve por causa imputable suya</p>	<p>Se ha buscado flexibilizar la regulación lo mayor posible sin incumplir nuestras obligaciones en calidad de concesionarios. En tal sentido, es importante considerar que, en este escenario de terminación anticipada, tanto por la terminación del contrato de concesión, como por decisión de la autoridad gubernamental o mandato judicial, escapa totalmente de la esfera de control de LAP. LAP no desea terminar el contrato, pero si ocurre que por alguna razón la autoridad gubernamental decide cambiar el uso de las áreas (escenario sumamente remoto), debemos cautelar que, al no ser nuestra responsabilidad dicha decisión, ello opere y se regule en todos nuestros contratos por no ser precisamente nuestra decisión/arbitrio sino la de una autoridad frente a la cual nos debemos en calidad de concesionarios. En este supuesto ni LAP ni el UI es responsable por lo que no se deberán conceptos económicos ante dicha ocurrencia. Esto ya lo hemos acotado hasta en negociaciones con las principales AALL en otros contratos comerciales.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Reiteramos que se ha buscado flexibilizar la regulación lo mayor posible sin incumplir nuestras obligaciones en calidad de concesionarios. En tal sentido, es importante considerar que en este escenario de terminación anticipada, tanto por la terminación del contrato de concesión, como por decisión de la autoridad gubernamental o mandato judicial, escapa totalmente de la esfera de control de LAP. LAP</p>	<p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 27.1 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 27.1 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>En este supuesto, no aplicaría la arbitrariedad dado que la terminación anticipada por resolución o caducidad del contrato de concesión no es por decisión única de LAP.</p> <p>Respecto al segundo párrafo de la cláusula, esta resulta razonable porque se está estableciendo la forma en que se ejecutará lo dispuesto en el primer párrafo.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		no desea terminar el contrato, pero si ocurre que por alguna razón la autoridad gubernamental decide cambiar el uso de las áreas (escenario sumamente remoto), debemos cautelar que, al no ser nuestra responsabilidad dicha decisión, ello opere y se regule en todos nuestros contratos por no ser precisamente nuestra decisión/arbitrio sino la de una autoridad frente a la cual nos debemos en calidad de concesionarios. En este supuesto ni LAP ni el UI es responsable por lo que no se deberán conceptos económicos ante dicha ocurrencia. Cabe señalar que estos supuestos se encuentran regulados en la cláusula Vigésimo Séptima del Mandato vigente. Por lo cual, LAP mantiene sus propuestas.	
25.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos:	<p>En caso opere esta cláusula, LAP deberá reconocer el derecho de los USUARIOS INTERMEDIOS a su indemnización, sobre todo en el segundo supuesto.</p> <p>Segunda Reunión Se tiene que considerar la responsabilidad de LAP y su deber de indemnizar a los UI</p>	Idem comentario anterior	<p>Igual que el comentario anterior, la decisión de terminar anticipadamente la relación contractual no es por decisión exclusiva de LAP.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>
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.	<p>Se debe definir uso aeroportuario</p> <p>Segunda Reunión Sin comentarios</p>	Idem comentario anterior	<p>Igual que el comentario anterior, la decisión de terminar anticipadamente la relación contractual no es por decisión exclusiva de LAP.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>
25.3 (...) En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación	Debe decir: "En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación	Idem comentario anterior	<p>El plazo dependerá de la orden que le remitan a LAP para la entrega o traslado de las áreas.</p> <p>Ver comentario de la cláusula 25.1</p>

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.	<p>contemplará un plazo razonable no menor de veinte (20) Días Hábiles para la cesación total de los efectos del Contrato."</p> <p>Segunda Reunión Se mantiene comentario de los UIs.</p>		Se acepta la propuesta de LAP
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.	<p>No se acepta. Los USUARIOS INTERMEDIOS tienen derecho a ser indemnizados, sobre todo si se trata de una cláusula que opera bajo el arbitrio de LAP.</p> <p>Segunda Reunión Se mantiene comentario de los UIs</p>	Idem comentario anterior	<p>Igual que el comentario anterior, la decisión de terminar anticipadamente la relación contractual no es por decisión exclusiva de LAP.</p> <p>Ver comentario de la cláusula 25.1</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>
<p>Cláusula Vigésimo Séptima: Relación entre las partes</p> <p>27.5 LAP podrá exigir al USUARIO INTERMEDIO en cualquier momento la remisión de los documentos que acrediten el pleno cumplimiento de las obligaciones laborales, previsionales y de seguridad social de esta frente a los trabajadores que destine a la ejecución de este Contrato. Dicha documentación deberá ser entregada por el USUARIO INTERMEDIO dentro de los cinco (5) Días Hábiles de recibido el requerimiento.</p>	<p>Se debe eliminar, los Usuarios deben cumplir con sus obligaciones laborales conforme a lo requerido en la norma aplicable, no debe crearse una obligación en el contrato de enviar a LAP la información del cumplimiento de las obligaciones laborales.</p> <p>Segunda Reunión Se mantiene comentario de los UIs</p>	<p>Esto ya lo hemos acotado hasta en negociaciones con las principales AALL en otros contratos comerciales. Obedece a una obligación de cara a las autoridades laborales en materia de fiscalización.</p> <p>Nueva propuesta: "27.5 LAP podrá exigir al USUARIO INTERMEDIO en cualquier momento la remisión de los documentos que acrediten el pleno cumplimiento de las obligaciones laborales, previsionales y de seguridad social de esta frente a los trabajadores que destine a la ejecución de este Contrato. Dicha documentación deberá ser entregada por el USUARIO INTERMEDIO dentro de los cinco (5) Días Hábiles de recibido el requerimiento, atendiendo al requerimiento que haya efectuado la Autoridad Gubernamental o auditoría laboral correspondiente."</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 29.2 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 29.5 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>Sin perjuicio de ello, consideramos que no es facultad de LAP supervisar el cumplimiento de las obligaciones laborales de los Usuarios Intermedios, para ellos existen los órganos competentes en la materia.</p> <p>En tal sentido, no se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>Se mantiene la contrapropuesta de LAP planteada en la columna H: "27.5 LAP podrá exigir al USUARIO INTERMEDIO en cualquier momento la remisión de los documentos que acrediten el pleno cumplimiento de las obligaciones laborales, previsionales y de seguridad social de esta frente a los trabajadores que destine a la ejecución de este Contrato. Dicha documentación deberá ser entregada por el USUARIO INTERMEDIO dentro de los cinco (5) Días Hábiles de recibido el requerimiento, atendiendo al requerimiento que haya efectuado la Autoridad Gubernamental o auditoría laboral correspondiente."</p> <p>Asimismo, este numeral se encuentran en la Cláusula Vigésimo Novena del Mandato vigente.</p>	
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.	<p>Igual consideración debe operar a favor del Usuario Intermedio. Además, solo debería considerarse resoluciones firmes, no la presentación de un reclamo o recurso.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se debe contar con una resolución firme por una cuestión de seguridad jurídica. LAP no es una entidad autorizada para pronunciarse sobre materias laborales. La Constitución recoge la presunción de inocencia y el derecho al trabajo; por lo cual necesitamos que se ampare el retiro en una sentencia firme.</p>	<p>No se acepta. No podemos aceptar el riesgo de contar con resoluciones firmes que toman plazos extensos para su emisión. Se prioriza la preservación/cuidado de la ejecución contractual.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta. No podemos aceptar el riesgo de contar con resoluciones firmes que toman plazos extensos para su emisión. Se prioriza la preservación/cuidado de la ejecución contractual. Cabe añadir que este compromiso fue asumido por las partes y actualmente se encuentra vigente de aplicación.</p>	<p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 29.5 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 29.8 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN. Cabe añadir que este compromiso fue asumido por las partes y actualmente se encuentra vigente de aplicación.</p> <p>La propuesta de LAP de actuar ante un reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto a la conducta de un trabajador, sin necesidad de esperar una resolución firme, busca asegurar la continuidad operativa en el aeropuerto. Si bien los usuarios intermedios sugieren que solo deben considerarse resoluciones firmes por cuestiones de seguridad jurídica y derechos laborales,</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>el enfoque propuesto por LAP prioriza la ejecución inmediata y efectiva de medidas correctivas sin depender de plazos extensos asociados a la obtención de sentencias definitivas. Este enfoque resulta fundamental para mantener la estabilidad en la operación, considerando las posibles consecuencias del incumplimiento.</p> <p>Asimismo, tomando en cuenta que el numeral se encuentra replicado en el Mandato vigente, se considera que la propuesta de LAP es válida, dado que se alinea con las prácticas ya establecidas y mantiene la coherencia dentro del marco normativo actual.</p> <p>Por lo tanto, se acepta la propuesta de LAP, ya que permite una solución práctica y operativa a los reclamos, sanciones o multas sin comprometer la integridad del proceso ni el cumplimiento de las obligaciones contractuales.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>Cláusula Trigésimo Segunda.- Allanamiento a Futuro</p> <p>Por la presente, el USUARIO INTERMEDIO se allana anticipadamente al desalojo que interpondría LAP, en caso de conclusión del Contrato (vencimiento del plazo) o de resolución del Contrato por falta de pago del Cargo de Acceso, de conformidad con el artículo 594 del Código Procesal Civil (modificado)</p>	<p>No se acepta. Consideramos que incluir esta cláusula podría generar un abuso de posición contractual en perjuicio de los USUARIOS INTERMEDIOS. Amparándose en esta cláusula, LAP podría intentar desalojar rápidamente al USUARIO INTERMEDIO, evitando la intervención de OSITRAN bajo un procedimiento de Atención de Reclamos o Solución de Controversias, que ya se encuentra debidamente regulado.</p> <p>Se quiere evitar o eludir la intervención del órgano supervisor, OSITRAN, que a través de</p>	<p>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. Esto lo podemos evidenciar sustentando el perjuicio económico a la fecha.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>De acuerdo al artículo 36 del REMA, los Contratos de Acceso tienen naturaleza privada, y por tanto son aplicables a ellos las normas civiles. En tal sentido, resulta válida la aplicación</p>	<p>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.</p> <p>Estos casos de allanamiento futuro implican la aceptación que otorga de manera previa una de las partes respecto</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>por la Ley N° 30201) u otra norma con similar alcance.</p> <p>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.</p>	<p>sus funciones reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora, es la entidad competente para poder tomar las decisiones en estos casos resolviendo en la vía administrativa las controversias y reclamos. Reiteramos que la intención de LAP es evitar la intervención de OSITRAN como órgano competente para resolver en la vía administrativa las controversias, reclamos, u otros.</p> <p>En efecto, en el análisis realizado por OSITRAN durante las negociaciones para renovar el mandato de acceso de equipaje rezagado en las negociaciones del año 2022, se estableció que no era necesario incluir esta cláusula porque los Contratos de Acceso vigentes a dicha fecha contaban con una cláusula de renovación automática a fin de garantizar la continuidad del servicio. Asimismo, OSITRAN manifestó que con relación a la resolución del contrato por falta de pago, tampoco cabía incluirla, porque esta posibilidad se encontraba cubierta a través la garantía de fiel cumplimiento, posición con la que nos encontramos de acuerdo.</p> <p>Es importante mencionar que LAP insiste en incluir esta misma cláusula en los mandatos de acceso, al igual que ocurrió en las negociaciones pasadas del mandato de acceso de equipaje rezagado; sin embargo, tanto OSITRAN como los Usuarios Intermedios expresaron su disconformidad y no aceptación de dicha cláusula por los argumentos expuestos.</p> <p>Segunda Reunión No se acepta bajo ninguna consideración un allanamiento futuro</p>	<p>de la Ley 30201 que desde hace años permite el allanamiento futuro en los contratos civiles para no generar perjuicios financieros por faltas de pago.</p> <p>Ahora bien, se debe tener en cuenta que el allanamiento se plantea, tal como lo indica el Código Civil para el supuesto de vencimiento del plazo, así como ante resolución del Contrato por el incumplimiento de pago. Siendo que lo que se busca con esta cláusula es que ante cualquiera de estos supuestos se recupere el área rápidamente. Si bien se podría aplicar una penalidad, el objetivo para estos supuestos es recuperar el área. No cobrar el monto de dicha penalidad establecidos en este contrato, los que además los UI quieren que se aplique por única vez y no por día.</p> <p>Si bien se trata de una norma procesal, la finalidad de ésta es garantizar que el arrendatario no se quede ocupando el área arrendada a pesar de que no venga efectuando el pago del cargo de acceso, situación en la cual LAP resultaría sumamente perjudicada y en una situación de desventaja y perjuicio financiero. Finalmente, se debe destacar que a la fecha se han presentado casuísticas en las que tenemos LLAA que no devuelven las áreas y están irrogando costos/gastos para LAP. Esto lo podemos evidenciar sustentando el perjuicio económico a la fecha. Por lo tanto, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>de una pretensión de la otra, respecto de una controversia que eventualmente se presente. En ese sentido, se trata de un aspecto procesal que, si bien puede ser válidamente pactada en el marco de la libre voluntad de las partes en un contrato, el Regulador no tendría fundamentos para imponer acuerdos previos en materia procesal a quien hará las veces de arrendatario en un mandato.</p> <p>Cabe precisar que sobre este punto ha habido pronunciamientos desfavorables del Regulador en los mandatos de acceso emitidos en 2022 por las facilidades de Oficinas Operativas y Áreas de Mantenimiento.</p> <p>Por tanto, en línea con pronunciamientos anteriores, no se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>ANEXO 1.- CONDICIONES PARTICULARES (...) 2.2 Respecto a cada una de las Fases, las Partes acuerdan lo siguiente:</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	<p>LAP, entendemos que el Área ha sido construida y se encuentra completamente habilitada para ser usada como Depósito de Equipaje Rezagado, ¿por qué se incluyen fases?</p> <p>Segunda Reunión ¿A qué se refieren con organización del espacio? ¿para ello se va a necesitar pasar por el procedimiento de elaboración de un plan de trabajo que debe ser revisado por LAP?</p> <p>Estas medidas no se ajustan a una simple organización del espacio. En todo caso, se debe elaborar un procedimiento ejecutivo y célebre para los casos de modificaciones menores (instalación de Racks).</p> <p>En consecuencia y por lo anteriormente expresado no se acepta la inclusión de Fases de Planificación o Habilitación</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Cabe señalar que hoy en día tenemos casos de aerolíneas que realizarán divisiones dentro de dichas áreas, lo cual supone la necesidad de requerir una fase de planificación, diseño y habilitación de estos espacios. Para ello, los UI deberán presentar un expediente técnico o un plan de trabajo según corresponda. Estos documentos serán revisadas por un equipo específico de LAP Proyecto, lo cual permitirá se tenga la celeridad y eficiencia necesaria. Por último, volvemos a destacar que la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas tambien supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>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.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>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</p>	<p>El cargo de acceso es exponencialmente más alto que el anterior (ahora: US \$ 60.85 por m² antes: US \$ 8.46 por m² - ninguno de los valores incluye el IGV). Respecto a la contrapropuesta, la misma se está trabajando pero tomará un tiempo adicional el culminar el</p>	<p>LAP queda a la espera de la propuesta del Usuario Intermedio. Como se comentó en la presentación del cargo propuesto, no existe comparación con el cargo anterior. El cargo anterior corresponde a una infraestructura de metal (básicamente son contenedores),</p>	<p>Mediante Informe N° 00006-2025-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.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV.	<p>estudio, así como de los otros Mandatos de Acceso.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No existe acuerdo no se ha aceptado el cargo propuesto por LAP, lo aceptado fue la ampliación del plazo inicial de vigencia del contrato de acceso, por tanto, de su respectivo cargo de acceso (el plazo), propuesto por LAP de 3 años a 5 años</p>	<p>mientras que el cargo propuesto es el resultado de brindar una infraestructura ubicada en el mismo terminal. Es decir, infraestructura de concreto.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se ha llegado a un acuerdo respecto al cargo de acceso a cobrar, toda vez que LAP no ha recibido la contrapropuesta de cargo de acceso por parte de los Usuarios Intermedios, la cual fue acordada sería enviada el 03 de mayo. Cabe señalar ha enviado toda la información necesaria para que los UI realicen la evaluación pertinente y de esa manera, remitan el cargo de acceso propuesto. Finalmente, destacamos que el acuerdo de la Segunda Reunión de Negociación fue que los UI presentarían su propuesta de cargo de acceso en base a un horizonte de 5 años. No obstante, a la fecha no hemos recibido dicha información, por lo que se mantienen la propuesta:</p> <p><i>“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\$ 95.72 (Noventa y cinco y 72/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV.”</i></p>	
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.	<p>Debe incorporarse lo eliminado del texto del Mandato vigente:</p> <p><i>“3.3 El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador, la limpieza de Áreas Comunes y los costos de mantenimiento de la infraestructura.”</i></p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Se mantiene la propuesta de LAP. El cargo de acceso anterior incluía “costos de mantenimiento de la infraestructura”, ya que estos costos estaban relacionados al mantenimiento de una infraestructura distinta (contenedores de metal). Se realizaban los mantenimientos para evitar que el metal se corroa, ya que los contenedores se ubicaban en el exterior del terminal. El cargo propuesto considera otro tipo de infraestructura (concreto) y el área estará ubicada dentro del terminal, por</p>	<p>De acuerdo a lo señalado en el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN, los cargos de acceso incluyen los seguros, el fee del operador y la limpieza de áreas comunes.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta del Mandato de Acceso.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>Al no aplicar un mantenimiento de la infraestructura por tratarse de áreas ubicadas dentro del terminal y no fuera en contenedores de metal, como ocurre actualmente, consideramos que se debería mantener una redacción similar al servicio de oficinas operativas:</p> <p>“El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros y fee del operador, así como la limpieza y mantenimiento de las áreas comunes y el mantenimiento del sistema de aire acondicionado.”</p>	<p>lo que no se realizarán dichos costos. Por esta razón, el cargo de acceso propuesto tampoco ha incluido dichos costos. En caso este punto sea analizado por OSITRAN, deberá revisar los costos directos incluidos en el flujo de caja de la propuesta LAP y, sobre todo, en la decisión final del regulador. Una vez identificados los costos directos incluidos en el cargo de acceso determinado por OSITRAN en el flujo de caja, el regulador podrá comprobar que solamente se estarían incluyendo como costos directos lo propuesto por LAP. Por los motivos explicados, la propuesta LAP se mantiene de acuerdo a lo siguiente:</p> <p><i>“El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador y la limpieza de Áreas Comunes.”</i></p> <p><u>Segunda Reunión</u></p> <p>Se mantiene la propuesta de LAP. Respecto al mantenimiento de las áreas comunes y el mantenimiento del sistema de aire acondicionado, estos conceptos no forman parte de los costos directos considerados en el flujo de caja para estimar el cargo a cobrar propuesto y tampoco forman parte de los costos directos del cargo de acceso actual. Por esta razón, deben ser retirados de la redacción del presente contrato. En caso este punto sea analizado por OSITRAN, deberá revisar los costos directos incluidos en el flujo de caja de la propuesta LAP y, sobre todo, en la decisión final del regulador. Una vez identificados los costos directos incluidos en el cargo de acceso determinado por OSITRAN (en el flujo de caja), el regulador podrá comprobar y validar qué conceptos deberían ser incluidos o no en la redacción. Por</p>	

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>los motivos explicados, la propuesta LAP se mantiene de acuerdo a lo siguiente:</p> <p><i>“El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador y la limpieza de Áreas Comunes.”</i></p>	
<p>ANEXO 2.- DEFINICIONES</p> <p>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.</p>	<p>Entendemos que el Área ha sido construida y se encuentra completamente habilitada para ser usada como Depósito de Equipaje Rezagado, ¿por qué se incluye esta definición?</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Estas medidas no se ajustan a una simple organización del espacio. En todo caso, se debe elaborar un procedimiento ejecutivo y célebre para los casos de modificaciones menores (instalación de Racks), el cual es la regulación para las Mejoras, las que tienen su propia regulación en la cláusula 16, por lo que no cabe aceptar esta nueva definición. No se acepta</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Cabe señalar que hoy en día tenemos casos de aerolíneas que realizarán divisiones dentro de dichas áreas, lo cual supone la necesidad de requerir una fase de planificación, diseño y habilitación de estos espacios. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. Finalmente, cada aerolínea organizará el espacio entregado según su criterio para el uso eficiente.</p>	<p>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.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.	
<p>4. Accidente: Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo.</p>	<p>¿Por qué se ha variado la definición en comparación con los mandatos anteriores?</p> <p>Solicitamos mantener la misma redacción de los mandatos anteriores:</p> <p><i>"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"</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El concepto al que se hace mención pertenece al Glosario de Términos del Reglamento de la Ley N° 29783, y corresponde a Accidente de Trabajo, consideramos que no corresponde incorporar una definición de este tipo en el presente contrato puesto que además dicha definición contiene una serie de sub-definiciones según la gravedad del accidente, que no se han incorporado porque no corresponde realizarlo en este contrato.</p>	<p>Se ha agregado el concepto de accidente establecido en la ley 29783 "Ley de seguridad y salud en el trabajo", definición al que se hace referencia en el anexo de Seguridad y Salud Ocupacional.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se mantiene la definición al ser parte de un requisito legal obligatorio para cualquier empresa privada o pública, en base a la Ley N°29783. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p> <p><i>"4. Accidente: Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, y aun fuera del lugar y horas de trabajo."</i></p>	<p>LAP propone incorporar a la definición del mandato vigente la referencia a la definición de "accidente" establecida en el Reglamento de la Ley 29783 – Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo debido a que es de carácter obligatorio.</p> <p>Sin embargo, el numeral 43 del Anexo 2 del proyecto de mandato esta referido a las Leyes Aplicables, el cual establece que son todas las normas legales vigentes al momento de la firma del Contrato de Acceso y las que se puedan emitir con posterioridad, entre las que se encuentra la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p> <p>Por tanto, no consideramos necesario su incorporación a la definición de "accidente. Se mantiene la definición del Mandato de Acceso vigente.</p> <p><i>"2.1. 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"</i></p>
<p>20. 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</p>	<p><i>"20. 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</i></p>	<p>El UI debe revisar el Contrato de Concesión en lo concerniente. Así lo hemos manejado en todos nuestros negocios con otras LLAA y operadores en general conocen y es de contenido público.</p>	<p>Se acepta la precisión a la definición del contrato de concesión referido a sus adendas y futuras modificaciones.</p> <p>Sin embargo, no es obligación del UI conocer los términos y obligaciones</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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; y que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y aceptar para efectos de la relación regulada en este Contrato.</p>	<p><i>y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001, incluyendo todas sus adendas y modificaciones presentes y futuras, así como sus anexos; y que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y aceptar para efectos de la relación regulada en este Contrato.</i></p> <p>Se debe eliminar lo resaltado en rojo puesto que esta sección es una de definición no de declaración del usuario intermedio. En su defecto, mantener la redacción actual:</p> <p><i>"Es el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto firmado entre LAP y el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001."</i></p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta, se debe mantener la redacción del Mandato vigente:</p> <p><i>"Es el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto firmado entre LAP y el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el 14 de febrero del 2001."</i></p>	<p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se señaló en la Segunda Reunión de Negociación, el UI debe revisar el Contrato de Concesión en lo concerniente. Así lo hemos manejado en todos nuestros negocios con otras LLAA y operadores en general conocen y es de contenido público. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>establecidos en el Contrato de Concesión, por tanto, se elimina la última parte del texto propuesto por LAP.</p> <p>Quedaría de la siguiente manera:</p> <p><i>"20. 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"</i></p>
<p>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.</p>	<p>¿Por qué se menciona "Fases de Habilitación" si es que las Áreas ya deben estar preparadas para servir como Depósito de Equipaje Rezagado?</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Las mejoras se rigen por la cláusula 16, por lo que definiciones adicionales como las Fases no se aceptan.</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben</p>	<p>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</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>		<p>realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Es importante mencionar que se incluye la definición de Cronograma de Ejecución que engloba las fases debido a que como se mencionó para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Cabe señalar que hoy en día tenemos casos de aerolíneas que realizarán divisiones dentro de dichas áreas, lo cual supone la necesidad de requerir una fase de planificación, diseño y habilitación de estos espacios. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir una fase de habilitación. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p> <p><i>"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."</i></p>	<p>facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un cronograma de ejecución a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>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</p>	<p>LAP, entendemos que el Área ha sido construida y se encuentra completamente habilitada para ser usada como Depósito de Equipaje Rezagado, ¿por qué se incluye esta definición?</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos</p>	<p>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</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>No se acepta por los motivos expuestos respecto a que las áreas deben ser entregadas aptas y habilitadas para su uso</p>	<p>adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No queda clara la consulta del UI, dado que solo se esta estableciendo la definición de "Facilidad Esencial", la cual no guarda relación con el comentario presentado. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta. Asimismo, la definición se encuentra en la cláusula segunda del Mandato vigente.</p>	<p>a cabo siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión.</p> <p>De ser el caso que el U.I no requiera realizar modificaciones al área que ameriten la elaboración de expedientes técnicos no sería de aplicación las cláusulas referidas a la habilitación del área.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>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.</p>	<p>LAP, entendemos que el Área ha sido construida y se encuentra completamente habilitada para ser usada como Depósito de Equipaje Rezagado, ¿por qué se incluye esta definición?</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta por los motivos expuestos respecto a que las áreas deben ser entregadas aptas y habilitadas para su uso</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se mencionó anteriormente en la Segunda Reunión de Negociación, para el caso de los contenedores de equipaje rezagado, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones. Cabe señalar que</p>	<p>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.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>hoy en día tenemos casos de aerolíneas que realizarán divisiones dentro de dichas áreas, lo cual supone la necesidad de requerir una fase de planificación, diseño y habilitación de estos espacios. Asimismo, volvemos a destacar que si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, la instalación del mobiliario y el acondicionamiento de las áreas, por parte de los UI, también supone la necesidad de requerir la fase de planificación, diseño y habilitación.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	<p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>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 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.</p>	<p>LAP, entendemos que el Área ha sido construida y se encuentra completamente habilitada para ser usada como Depósito de Equipaje Rezagado, ¿por qué se incluye esta definición?</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta por los motivos expuestos respecto a que las áreas deben ser entregadas aptas y habilitadas para su uso</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No queda clara la consulta del UI, dado que solo se está estableciendo la definición de "Fases de Operación u Operación", la cual no guarda relación con el comentario presentado. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>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.</p> <p>Por tanto, resulta razonable incorporar al mandato un procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Intermedios de ser el caso que necesiten acondicionar las áreas entregadas.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>43. Ley(es) Aplicable(s): Son todas las normas legales vigentes al momento de la firma del Contrato, 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. Asimismo, se considera dentro de esta definición a las normativas internacionales aplicables: (a) mencionadas expresamente en el Contrato de Concesión; (b) en Perú; y (c) cuando LAP haya comunicado su aplicación al Contrato de forma obligatoria.</p>	<p>Cualquier norma internacional que LAP considere que se aplique al contrato debe pasar por revisión y aceptación de los USUARIOS INTERMEDIOS, se debe eliminar el literal (c).</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La regulación aplicable al acceso a las Facilidades Esenciales es la nacional, y además tiene naturaleza de derecho público. Al respecto, no encontramos que sea adecuado que apliquen normas internacionales, sobretodo si no tenemos conocimiento de como aplican estas normas, los precedentes que le dieron origen, y las formas de interpretación aplicables en estas jurisdicciones. No se puede estar sujeto a arbitrariedades.</p>	<p>No se acepta eliminación de literal C.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta, la regulación quedará redactada con la propuesta inicial de LAP:</p> <p><i>“42. Ley(es) Aplicable(s): Son todas las normas legales vigentes al momento de la firma del Contrato, 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. Asimismo, se considera dentro de esta definición a las normativas internacionales aplicables: (a) mencionadas expresamente en el Contrato de Concesión; (b) en Perú; y (c) cuando LAP haya comunicado su aplicación al Contrato de forma obligatoria.”</i></p>	<p>Cabe precisar que las normas y procedimientos de operación de LAP no están sujetos a la validación o aprobación de los Usuarios Intermedios. Sin perjuicio de ello, respecto a la propuesta formulada por LAP para modificar la definición de Leyes Aplicables, cabe indicar que la “normativa internacional de OACI y IATA” resultará aplicable en el Perú en tanto así lo disponga el marco legal y constitucional peruano; asimismo, la “normativa mencionada en el Contrato de Concesión” será de obligatoria aplicación por disposición de la propia normativa y no por fuente contractual.</p> <p>En esa medida, la propuesta formulada por LAP no es precisa toda vez que la alusión a otros instrumentos -en tanto no resulten obligatorios- estaría excediendo la definición de Leyes Aplicables.</p> <p>Siendo así, se considera razonable mantener la definición vigente, máxime considerando que la cláusula Vigésimo Sexta – Calidad del proyecto de Mandato de Acceso contempla la obligatoriedad de respetar y cumplir con las Leyes Aplicables, lo cual viene rigiendo las relaciones de acceso respecto de esta facilidad esencial.</p> <p><i>“43. Leyes Aplicables: 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,</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
			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"
48. 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..... y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto y que serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO según corresponda."	<p>"2.30 Normas y Procedimientos de Operación de LAP: Son todas las disposiciones, reglas y procedimientos internos que regulan las condiciones de operación de LAP y se encuentran publicadas en www.lima-airport.com, que el USUARIO INTERMEDIO declara conocer y se obliga a cumplir. Estas normas están referidas a..... y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto y que serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO según corresponda."</p> <p>Este añadido en rojo es repetitivo de lo indicado en el inicio por lo que no se acepta, así se mantendrá la redacción actual.</p> <p>Por otra parte, cualquier actualización y/o modificación a las disposiciones, reglas o procedimientos debe ser notificado previamente. Proponemos el siguiente wording:</p> <p>"Cualquier cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas o procedimientos internos de LAP, será publicado en la página web citada y notificada al Usuario para su revisión. Al efecto, se deja constancia que las disposiciones, reglas y procedimientos internos que se refiere esta definición, o cualquier cambio, actualización</p>	<p>Se conversará en la siguiente reunión de negociación para entender mejor el comentario del Solicitante.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Se mantiene redacción inicial propuesta por LAP, toda vez que sus disposiciones se encuentran alineadas al REMA y REA de LAP. Esta normativa es publicada en la web autorizada de LAP y en caso se modifiquen se notificará al UI:</p> <p>"48. 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, aguas-desagüe, antenas, etc.), instalaciones de sistemas, y demás condiciones y requisitos aplicables para operar en el Aeropuerto, que</p>	<p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 2.26 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en la cláusula segunda del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>Sin perjuicio de ello, cabe señalar que las normas que LAP emita en cumplimiento de las facultades otorgadas con la suscripción del Contrato de Concesión son de cumplimiento obligatorio tanto por los U.I como de las empresas que operen en el aeropuerto.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>serán de obligatorio cumplimiento por parte del USUARIO INTERMEDIO, según corresponda.</p> <p>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.</p> <p>Las normas a que se refiere el párrafo anterior están sujetas a lo dispuesto en el REMA y el REA de LAP.</p>	<p><i>y/o modificación de las mismas serán exigibles al USUARIO INTERMEDIO desde la fecha que LAP cumpla con notificarle mediante correo electrónico, que se ha realizado su publicación en su página web: www.lima-airport.com, siendo responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO realizar la revisión de la página web a fin de tomar conocimiento del contenido, cambio, actualización y/o modificación de las disposiciones, reglas y procedimientos internos a que se refiere esta definición.</i></p> <p>Asimismo, la notificación debería estar acompañada del documento correspondiente.</p> <p>Finalmente, ¿Las disposiciones, reglas y procedimientos internos van a variar para el nuevo terminal? LAP debe avisar a los USUARIOS INTERMEDIOS respecto de cualquier modificación y brindar un periodo de adaptación.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta el añadido en rojo y que se encuentra tachado, por lo que se mantiene la propuesta</p>	<p>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.</p> <p><i>Las normas a que se refiere el párrafo anterior están sujetas a lo dispuesto en el REMA y el REA de LAP.</i></p>	
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	<p>LAP debe detallar qué implica "poner en riesgo el Contrato", así como eliminar la referencia a las distintas Fases puesto que la entrega de la facilidad es un depósito habilitado para su uso.</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Se conversará en la siguiente reunión de negociación para entender mejor el comentario del Solicitante.</p> <p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea</p>	<p>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</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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</p>	<p>No se acepta esta inclusión.</p>	<p>organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Según lo que se ha indicado anteriormente, la Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>“Poner en riesgo el contrato” implica la ocurrencia de un suceso que coloque a las prestaciones del contrato en una situación de incertidumbre en su ejecución conforme a los derechos, obligaciones y fines del contrato.</p> <p>Por ello se mantiene redacción inicial propuesta por LAP. Más aun porque resulta importante establecer los periodos en los que LAP puede realizar observaciones durante las inspecciones en las Fases que resulten aplicables en el Contrato:</p> <p><i>“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</i></p>	<p>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.</p> <p>El cumplimiento de los lineamientos que establezca LAP para la fase de construcción o habilitación conlleva a la emisión de pronunciamientos de conformidad por parte del Concesionario, más aún cuando estos puedan perjudicar la ejecución del contrato de acceso como posibles demoras, entre otros.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>53. 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 Contrato con la finalidad de resarcir los daños y/o perjuicios generados a LAP por el incumplimiento de alguna obligación establecida en el Contrato a cargo del USUARIO INTERMEDIO; sin perjuicio de la indemnización de un daño ulterior. Las Penalidades están detalladas en el Anexo 10 – Tabla de Penalidades, sin perjuicio del mencionado daño ulterior y de la reparación y/o indemnización por el incumplimiento de cualquier otra obligación no establecida en el referido Anexo 10.</p>	<p>"53. 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 Contrato con la finalidad de resarcir los daños y/o perjuicios generados a LAP por el incumplimiento de alguna obligación establecida en el Contrato a cargo del USUARIO INTERMEDIO; sin perjuicio de la indemnización de un daño ulterior. Las Penalidades están detalladas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades, sin perjuicio del mencionado daño ulterior y de la reparación y/o indemnización por el incumplimiento de cualquier otra obligación no establecida en el referido Anexo 10."</p> <p>La referencia al Anexo 10 no es correcta y los añadidos respecto al texto vigente no se aceptan por lo que debe mantenerse la redacción actual:</p> <p><i>"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."</i></p> <p><u>Segunda Reunión</u></p> <p>No se acepta mantener la redacción propuesta, debe ser la redacción vigente ya señalada. LAP por favor detallar por qué no se</p>	<p><i>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."</i></p> <p>No se acepta. Aclaración: Se reemplaza "Anexo 10" por "Anexo 9", en tanto este último es el que contiene la Tabla de Penalidades.</p> <p><u>Segunda Reunión</u></p> <p>No se acepta. Debe tomarse en cuenta que esta nueva definición explica qué implica la Penalidad y cuál es la finalidad de la mismas, asimismo se precisa que ello no incluye la indemnización de un daño ulterior que, de ser el caso, LAP se encontrará expedito a solicitar. También precisa que los supuestos de penalidad se encuentran en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades, anexo nuevo que se incorpora en el presente proyecto. En ese sentido, mantenemos nuestra propuesta inicial:</p> <p>"53. 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 Contrato con la finalidad de resarcir los daños y/o perjuicios generados a LAP por el incumplimiento de alguna obligación establecida en el Contrato a cargo del USUARIO INTERMEDIO; sin perjuicio de la indemnización de un daño ulterior. Las Penalidades están detalladas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades, sin perjuicio del mencionado daño ulterior y de la reparación y/o indemnización por el incumplimiento de cualquier otra obligación no establecida en el referido Anexo 9."</p>	<p>Considerando que las partes no han llegado a un acuerdo sobre la definición de penalidad, y en la medida que las reglas para su aplicación se encuentran definidas en la Cláusula Vigésimo Segunda; no se considera pertinente incorporarla.</p> <p>Por tanto, se mantiene el texto del Mandato de Acceso vigente de Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, siendo el siguiente:</p> <p>53. Penalidad: 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.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
	aceptaría modificar la definición para que sea la del mandato anterior. De todas formas se hace referencia a la cláusula de penalidades y a los términos y condiciones ahí contenidos.		
<p>54. 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.</p>	<p>Se surgiere añadir, adicional a la definición de Personal, la definición de Personal de Tercero:</p> <p>"Personal de Tercero: Toda persona de la cual se valga cualquier empresa subcontratista, los subcontratados o los contratistas del USUARIO INTERMEDIO o LAP, respectivamente, para ejecutar alguna de las obligaciones, conforme a las Leyes Aplicables o el Contrato. En tal sentido, forman parte del Personal de Tercero (sin que el siguiente listado sea limitativo y/o excluyente), el personal de: (i) los contratistas; (ii) las empresas subcontratistas; (iii) personal auxiliar; (iv) locadores; y (v) proveedores."</p> <p>Segunda Reunión Sin comentarios</p>	<p>No se acepta, en tanto las consecuencias serán las mismas ante un personal directo o tercero del UI y de LAP. Cada uno es responsable por hechos propios o de los terceros de lo que se valgan.</p> <p>Segunda Reunión No se acepta, no resulta relevante incluir la cláusula indicada en tanto las consecuencias serán las mismas ante un personal directo o tercero del UI y de LAP. Cada uno es responsable por hechos propios o de los terceros de lo que se valgan. En ese sentido, mantenemos lo propuesto:</p> <p>"54. 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."</p>	<p>Se acepta la propuesta de LAP, ya que esta ya abarca de manera suficiente todas las personas o entidades que intervienen en la ejecución de las obligaciones contractuales, independientemente de su vínculo laboral o contractual. La adición de la definición de "Personal de Tercero", como proponen los UI, no parece ser necesaria, dado que la responsabilidad de las partes por los actos propios o de terceros ya está adecuadamente establecida en el contrato. Incluir una distinción adicional podría generar redundancia y complicar innecesariamente la interpretación del mismo, sin aportar un valor significativo a las obligaciones contractuales.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>56. Plan de Mantenimiento Anual: Es el documento que el USUARIO INTERMEDIO deberá elaborar y presentar a LAP, el cual</p>	<p>¿Por qué se solicita un plan de trabajo si las áreas están habilitadas para ser Depósito de Equipaje Rezagado?</p>	<p>Se conversará en la siguiente reunión de negociación para entender mejor el comentario del Solicitante.</p>	<p>Considerando que se está incorporando en el numeral 6.4.1 la obligación de presentar un Plan de Mantenimiento Anual tal como se incorporó en el</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>Segunda Reunión "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 un mantenimiento de conservación del(las) Área(s), y los bienes ubicados en las mismas."</p> <p>Debe precisarse que el Mantenimiento es un mantenimiento de conservación del área asignada, el cual debe cumplir con los estándares de calidad para la conservación de dicha instalación. Los Uis realizarán las acciones necesarias para mantener las áreas en el mismo estado en las que se recibieron.</p>	<p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería, por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p>	<p>Mandato de Acceso de Areas de Mantenimiento vigente, resulta pertinente establecer la definición del Plan de Mantenimiento Anual a fin de dotar de claridad la ejecución contractual.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>ANEXO 5.- SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (...)</p> <p>2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo</p>	<p>La obligación de reportar dentro de las 24 horas al Ministerio de Trabajo ya se encuentra contenida en la norma, se debe eliminar del contrato.</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Si se encuentra contenida en la norma. No vemos inconveniente en regularlo contractualmente en nuestra calidad de concesionarios debemos proteger el cumplimiento normativo de cara a las Autoridades Gubernamentales. Es parte de los</p>	<p>Efectivamente, la obligación de reportar al Ministerio de Trabajo cualquier accidente mortal y/o incidente peligroso dentro de las 24 horas de ocurrido se encuentra regulada en la Ley N° 29783 – Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>Consideramos que el hecho de incorporar una obligación legal vigente no da una mayor fuerza en su cumplimiento, ya de por sí su cumplimiento es obligación. Además, regularlo contractualmente implica que LAP imponga una penalidad en caso de incumplimiento, no se acepta la inclusión.</p>	<p>compromisos que tenemos frente a nuestros lenders.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>LAP no acepta el retiro de la presente cláusula, debido a que necesitamos asegurar el cumplimiento de los requisitos normativos establecidos por el Ministerio de Trabajo en la Ley N°29783. Asimismo, notar que el objetivo de la penalidad es desincentivar el incumplimiento de esta obligación.</p>	<p>No obstante ello, LAP como responsable de la seguridad y operación del Aeropuerto, tiene que tener conocimiento inmediato de los accidentes mortales que ocurran dentro del área de la Concesión para tomar las medidas que resulten necesarias.</p> <p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 23.3 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en la cláusula 23.8 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
<p>2. (...)</p> <p>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</p>	<p>El informe remitido debe ser un preliminar o final</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Por favor revisar comentario.</p>	<p>No hay comentario del solicitante (UI)</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El informe a remitirse debe ser el final. Asimismo, LAP mantiene la potestad de revisarlo y brindar comentarios al contenido, los cuales deberán ser subsanados por los UI en los plazos establecidos, los cuales serán razonables y acordados por las partes. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>LAP atendió la consulta efectuada por los U.I, no hay más observaciones.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
evidencias de las medidas correctivas y preventivas que salgan como resultado de la investigación.			
<p>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”.</p>	<p>Esta obligación no se encuentra en los mandatos anteriores. Además, ya se encuentra contenida en la normativa laboral por lo que se debe eliminar del contrato.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Consideramos que el hecho de incorporar una obligación legal vigente no da una mayor fuerza en su cumplimiento, ya de por sí su cumplimiento es obligación. Además, regularlo contractualmente implica que LAP imponga una penalidad en caso de incumplimiento, no se acepta la inclusión.</p>	<p>Varios de los requisitos mencionados en este anexo son específicos de LAP, en ese sentido buscamos que el OPERADOR sea responsable en comunicar, verificar y hacer cumplir las normas de LAP a sus trabajadores, contratistas y visitantes dichos requisitos. Esto es de suma importancia de cumplir. Incluso de acuerdo.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se indicó en la Segunda Reunión de Negociación, la mayoría de los requisitos mencionados en este anexo han sido definidos de manera específica por LAP, toda vez que en la Ley N°29783. solo se mencionan de manera general. El objetivo de acotar y regular estos requisitos es que el OPERADOR sea responsable de comunicar, verificar y hacer cumplir las normas establecidas por LAP a sus trabajadores, contratistas y visitantes. En ese sentido, LAP mantiene su sustento.</p>	<p>El U.I es el responsable de que el personal directo y contratado de terceros cumplan con las normas de seguridad y salud ocupacional dictados por la ley y lo establecido por LAP en el Anexo 5 del proyecto de mandato.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>
<p>7. LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de las inspecciones de seguridad al Área, auditorías periódicas en materia de seguridad y salud ocupacional, así como de las evaluaciones técnicas integrales que, 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.</p>	<p>Debe decir:</p> <p><i>“7. LAP podrá verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de las inspecciones de seguridad al Área, auditorías periódicas en materia de seguridad y salud ocupacional, así como de las evaluaciones técnicas integrales que, 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.</i></p>	<p>Importante tener en cuenta las evaluaciones técnicas integrales son auditorias de seguridad y salud ocupacional realizadas por LAP al OPERADOR. Respecto plazo es conforme siempre y cuando la observación no represente un alto riesgo a los trabajadores del OPERADOR o a los usuarios del aeropuerto (muerte o lesiones graves), que de ser el caso LAP podrá detener las actividades del OPERADOR en el área afectada hasta que se corrija.</p> <p>Segunda Reunión</p>	<p>Respecto al cumplimiento de las obligaciones referidas a la seguridad y salud ocupacional, es responsabilidad tanto del Usuario Intermedio con su personal como de LAP, en su calidad de concesionario del AIJC y en cumplimiento de las Leyes Aplicables del Contrato de Concesión.</p> <p>Bajo ese marco, la propuesta de LAP busca incorporar plazos para que el Usuario Intermedio levante las observaciones detectadas, siendo este establecido por LAP en función al tipo de observación (urgencia o emergencia) y</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>inspecciones o evaluaciones indicadas que realice LAP. El USUARIO INTERMEDIO deberá levantar las observaciones identificadas en los procesos anteriores en el menor tiempo posible o según el plazo que LAP indique, el cual será determinado en función al impacto que genere la observación, lo que será determinado de manera exclusiva por LAP.</p>	<p><i>El USUARIO INTERMEDIO deberá levantar las observaciones identificadas en los procesos anteriores en el menor tiempo posible o según el plazo que LAP indique, el cual será determinado en función al impacto que genere la observación, lo que será determinado de manera exclusiva por LAP</i></p> <p>Segunda Reunión Solicitamos modificar el último párrafo con el siguiente texto:</p> <p><i>“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. 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.”</i></p>	<p>Se acepta el texto propuesto con una acotación adicional. El texto final de la cláusula sería el siguiente:</p> <p><i>“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.</i></p> <p><i>En caso las observaciones representen un alto riesgo a los trabajadores del UI o los usuarios del aeropuerto, LAP podrá paralizar las actividades en el área afectada hasta la subsanación de las mismas”.</i></p>	<p>con la posibilidad de extensión del plazo en los casos que sea necesario y a solicitud del Usuario Intermedio. Sin embargo, el texto otorga a LAP la facultad total de calificar el tipo de observación, así como de decidir el plazo para el levantamiento de la misma, sin considerar la opinión del Usuario Intermedio y su capacidad de reacción ante una observación.</p> <p>Por tanto, se propone el siguiente texto:</p> <p><i>“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.</i></p> <p><i>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.”</i></p> <p>(...)</p> <p>Cabe precisar que, el texto propuesto se encuentra actualmente recogido en el numeral 23.10 del Mandato de Acceso Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>7. (...)</p> <p>Las auditorías de SSO y 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.</p>	<p>Los mandatos anteriores no hacen referencia a "auditorías SSO", se solicita eliminar.</p> <p>Segunda Reunión Mantenemos el comentario</p>	<p>Importante tener en cuenta las evaluaciones técnicas integrales son auditorias de seguridad y salud ocupacional realizadas por LAP al OPERADOR.</p> <p>Segunda Reunión No se acepta eliminación del requisito. LAP tiene la potestad de verificar si sus clientes cumplen con las normas de seguridad y salud en el trabajo, lo cual nos permite mantener y mejorar nuestra cultura de seguridad y salud en el aeropuerto. Adicionalmente, respecto al cumplimiento de las obligaciones referidas a la seguridad y salud ocupacional, es responsabilidad tanto del Usuario Intermedio con su personal como de LAP, el cumplimiento de las Leyes Aplicables del Contrato de Concesión. Asimismo, está cláusula se encuentra establecida en el numeral 23.10 del Mandato vigente, la cual fue aprobada por el Regulador.</p>	<p>En los comentarios de LAP sobre el primer párrafo de este numeral, señaló que las evaluaciones técnicas integrales son auditorias de seguridad y salud ocupacional, por tanto, resulta redundante hacer dos precisiones que significan lo mismo.</p> <p>Por tanto, el texto quedaría de la siguiente manera:</p> <p>“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>”</p> <p>Cabe precisar que, el texto propuesto se encuentra actualmente recogido en el segundo párrafo del numeral 23.10 del Mandato de Acceso Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>	<p>LAP debe detallar a qué se refiere con construcción. Las Áreas son almacenes para equipaje rezagado que se deben encontrar listos para ser ocupados por los USUARIOS INTERMEDIOS por lo que no se realizarán trabajos de mayor envergadura.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta puesto que las actividades que se podrían realizar en el Área son Mejoras y ello ya está regulado en la cláusula 16. Además, LAP es quien ha construido las áreas y quien ha debido validar que se cumpla con el reglamento nacional de edificaciones, código nacional eléctrico entre otras normas. ¿Existe un diseño para obras de menor envergadura como lo son la instalación de racks?</p>	<p>Se conversará en la siguiente reunión de negociación para entender mejor el comentario del Solicitante.</p> <p>De acuerdo a lo indicado por SSCC Planificación y diseño es la etapa para que cada aerolínea organice el espacio según su criterio para su aprovechamiento. Asimismo, la habilitación sería por ejemplo, la instalación de racks.</p> <p>Asimismo, es parte del contrato consolidado, lo cual no significa que se debe hacer trabajos adicionales, cada UI determinará si deben realizar mejoras adicionales según sus necesidades.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Tal como se mencionó en la Segunda Reunión de Negociación, el objetivo de este numeral es que el UI cumpla con las normas de seguridad asociadas al diseño, tales como el Reglamento Nacional de Edificaciones, Código Nacional Eléctrico, entre otras normas. De incumplir con alguna de estas normas (Por ejemplo, no contemplar los aforos y las rutas de evacuación en sus áreas de trabajo para el caso de los contenedores de equipaje rezagado) implicaría la ocurrencia de un accidente de trabajo, incidente o enfermedad ocupacional.</p> <p>Si bien LAP entregará las áreas listas para la prestación del servicio esencial, los UI podrían realizar modificaciones a las áreas entregadas para que se adapten a sus necesidades y operaciones, esto implica que el UI deba realizar una distribución de áreas, diseño de rutas de evacuación internas, señalización de riesgos, equipamiento con mobiliario, entre otros, los cuales se encuentran asociados a la seguridad</p>	<p>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 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.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>y salud de las personas que ocupan dicho espacio.</p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta de incluir esta cláusula dentro del Mandato de Acceso.</p>	
<p>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 tercera 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.</p>	<p>LAP debe detallar a qué se refiere a trabajos de alto riesgo y trabajos de construcción. Las Áreas son almacenes de mantenimiento que se deben encontrar listos para ser ocupados por los USUARIOS INTERMEDIOS por lo que no se realizarán trabajos de mayor envergadura.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El mencionado "Procedimiento para trabajos de alto riesgo" debería incorporarse como un nuevo Anexo. Además, se debería añadir la referencia a que aplicará cuando se realicen Mejoras en el Área.</p> <p>Asimismo, por el lado de trabajos de alto riesgo, agradeceríamos brinden un ejemplo del supuesto contenido en la cláusula.</p>	<p>Los trabajos de alto riesgo indican se encuentran establecidos en nuestro "Procedimiento para trabajos de alto riesgo" el cual adjuntamos. La presente obligación se refiere a trabajos fuera del área arrendada.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>El documento en mención se encuentra publicado en la página web de LAP en el siguiente link: https://www.lima-airport.com/corporativo/procedimientos-normas.</p> <p>Este documento no debe ser colgado como un anexo debido a que como todo documento de nuestro sistema de gestión de seguridad y salud este es actualizado.</p> <p>Un ejemplo de cuando aplicaría esta cláusula es cuando en caso tengan la necesidad de realizar una mejora en el sistema eléctrico de sus oficinas, este proyecto puede contemplar realizar actividades de cableado eléctrico en las bandejas que se encuentran fuera del área arrendada (sobre el falso cielo raso), en áreas de libre tránsito de personas (pasajeros u otros usuarios). Normalmente estas actividades implican trabajos de alto riesgo, como trabajos eléctricos y trabajos en altura.</p>	<p>Se observa que LAP atendió correctamente las consultas de los U.I por lo que se considera que existe acuerdo entre las partes.</p>
ANEXO 6.- SOSTENIBILIDAD	Se solicita eliminar. Las obligaciones no son acordes con un arrendamiento.	Numeral 1: El cumplimiento de las obligaciones recogidas en este numeral que aplican a esta	El Anexo 6 establece disposiciones que son esenciales para garantizar el

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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).</p>	<p>Segunda Reunión LAP es quien está obligado por el Estado a cumplir con estas obligaciones, no se deben trasladar las mismas a los UIs.</p> <p>En todo caso, se debe considerar que en el marco del contrato no se generarán emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, entre otros. LAP debe acotar la obligación al objeto del contrato para que así pueda ser evaluada por los UIs.</p> <p>Otra opción es replicar lo detallado en el mandato de acceso anterior.</p>	<p>Facilidad se basan en las normas legales, los IGAS de LAP, y estándares internacionales, por lo que no puede eliminarse, toda vez que su cumplimiento a su vez es exigido a LAP según corresponde, por la autoridad de fiscalización ambiental y los prestamistas.</p> <p>Segunda Reunión Lo aquí indicado se aplica de manera general a los comentarios respecto de la aplicabilidad de estas obligaciones a los Usuarios Intermedios:</p> <ol style="list-style-type: none"> Si bien LAP es el titular del Contrato de Concesión (CC), titular de una actividad del sector transportes, así como titular de un Instrumento de Gestión Ambiental (IGA), esto implica que dentro del aeropuerto se deben cumplir las disposiciones del CC, las normas ambientales del sector transporte, así como las disposiciones del IGA. El OSITRAN quien supervisa el cumplimiento del CC, así como la autoridad ambiental del sector consideran dichas disposiciones como inherentes a las actividades que se realizan en el aeropuerto, aún cuando sean realizadas por terceros. Por ello, LAP a lo largo de los distintos mandatos de acceso ha trasladado a los UI las obligaciones que les correspondería asumir a estos de acuerdo a las actividades que realizan en el aeropuerto, siendo que dichas obligaciones se van actualizando con determinada frecuencia, por ello se planteó este anexo y no se replicaron las obligaciones de los mandatos de acceso vigentes. <p>Por otro lado, es necesario tener en cuenta que en el marco de este contrato los UI podrían generar los siguientes impactos ambientales Consumo de Recursos, Consumo de Energía: El uso de electricidad para iluminación,</p>	<p>cumplimiento de las normativas ambientales aplicables y la sostenibilidad operativa en el aeropuerto. LAP, como titular del Contrato de Concesión, tiene la responsabilidad de asegurar que todas las partes involucradas cumplan con las obligaciones ambientales, y las disposiciones del Anexo 4 son necesarias para este propósito.</p> <p>Aunque LAP es el responsable principal ante las autoridades competentes, la responsabilidad de los UI en materia ambiental es innegable. Las actividades realizadas por los UI en el aeropuerto tienen un impacto directo en el medio ambiente, por lo que deben adherirse a las normativas y procedimientos establecidos para mitigar esos impactos. Aceptar la propuesta de LAP asegura que todos los actores, incluido el UI, asuman su parte en la gestión ambiental del aeropuerto.</p> <p>Las obligaciones especificadas en el Anexo 6 están directamente relacionadas con las actividades realizadas por los UI, y, por lo tanto, son relevantes y aplicables al objeto del contrato de acceso. LAP ha detallado las responsabilidades de los UI de forma clara, sin imponerles obligaciones ajenas a las actividades que desarrollan, garantizando que las exigencias sean proporcionales y alineadas con la normativa vigente.</p> <p>En virtud de lo expuesto, se acepta la propuesta presentada por LAP. Las</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>computadoras, impresoras y otros equipos electrónicos contribuye al consumo de recursos energéticos y a la emisión de gases de efecto invernadero, Consumo de Papel, Generación de Residuos: Las oficinas generan una cantidad significativa de residuos sólidos, incluyendo papel, cartón, plásticos, toners de impresoras, equipos electrónicos obsoletos (e-waste), y basura orgánica. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el transporte: El desplazamiento de empleados hacia y desde la oficina contribuye a las emisiones de CO₂. uso de aire acondicionado contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero.</p> <p>Lo indicado en el siguiente párrafo aplica para la obligación contenida en el numeral 8 del anexo, planteándose el siguiente texto como contrapropuesta:</p> <p>De ser el caso, asumir la responsabilidad ante cualquier aspecto y/o daño ambiental que pudiera generar con ocasión de sus Actividades o las de su Personal.</p>	<p>disposiciones del 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.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>
<p>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</p>	<p>Idem comentario anterior</p>	<p>Numeral 2: Esta obligación debe mantenerse toda vez que son los UI los que deben asumir el costo tratamiento de los residuos que sus actividades generan. Con relación a la obligación de contratar a la EO-RS autorizada por LAP que es como se maneja actualmente, esto obedece a la necesidad de asegurar que los residuos sean gestionados en cumplimiento de lo dispuesto por la legislación ambiental vigente, y con ello garantizar a su vez el cumplimiento de lo dispuesto en el IGA de LAP, así como en el contrato de concesión.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Idem comentario anterior</p>	<p>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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para designar a la empresa que considere adecuada para brindar el servicio de manejo de residuos sólidos dentro del aeropuerto, asegurándose así que se cumplan las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>			
<p>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</p>	<p>Idem comentario anterior</p>	<p>Numeral 2: Esta obligación debe mantenerse toda vez que son los UI los que deben asumir el costo tratamiento de los residuos que sus actividades generan. Con relación a la obligación de contratar a la EO-RS autorizada por LAP que es como se maneja actualmente, esto obedece a la necesidad de asegurar que los residuos sean gestionados en cumplimiento de lo dispuesto por la legislación ambiental vigente, y con ello garantizar a su vez el cumplimiento de lo dispuesto en el IGA de LAP, así como en el contrato de concesión.</p> <p>Segunda Reunión Idem comentario anterior</p>	<p>Respecto al segundo párrafo, 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, dado que dicho servicio no forma parte de las actividades del servicio esencial igual que la empresa contratada por LAP.</p> <p>Es decir, no se puede regular en el Contrato de Acceso obligaciones de pago contenidas en un contrato de naturaleza comercial entre el U.I y la empresa seleccionada por LAP. Este tipo de situaciones deben estar reguladas en el contrato que suscriban los U.I y el proveedor del servicio.</p> <p>En tal sentido, no se acepta la inclusión del segundo párrafo del numeral 2 del Anexo 6.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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.			
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	<p>Numeral 2: Esta obligación debe mantenerse toda vez que son los UI los que deben asumir el costo tratamiento de los residuos que sus actividades generan. Con relación a la obligación de contratar a la EO-RS autorizada por LAP que es como se maneja actualmente, esto obedece a la necesidad de asegurar que los residuos sean gestionados en cumplimiento de lo dispuesto por la legislación ambiental vigente, y con ello garantizar a su vez el cumplimiento de lo dispuesto en el IGA de LAP, así como en el contrato de concesión.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Idem comentario anterior</p>	<p>El texto regula el procedimiento a seguir en el supuesto que LAP reemplace al proveedor del servicio.</p> <p>En tal sentido, se acepta la propuesta de LAP.</p>
3. Implementar un sistema de gestión ambiental aplicable al(as) 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	<p>Numeral 3: El cumplimiento de esta obligación se basa en la necesidad de proporcionar un marco estructurado para identificar, controlar y reducir los impactos ambientales de sus actividades. Esto no solo ayuda a cumplir con la regulación ambiental, sino que también mejora la eficiencia operativa, reduce costos y fortalece la reputación corporativa al demostrar un compromiso con la sostenibilidad y la responsabilidad ambiental. Además esto es exigido por nuestros prestamistas y Fraport nuestra casa matriz.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Idem comentario anterior</p>	<p>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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para implementar los sistemas que considere óptimos para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p> <p>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 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).</p> <p>Respecto a la medición de huella de carbono, el USUARIO INTERMEDIO deberá dar cumplimiento a los siguientes lineamientos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Se deberá incluir (al	Idem comentario anterior	<p>Numeral 4: El cumplimiento de esta obligación se basa en la necesidad de evaluar su impacto ambiental. Esto facilita la identificación de áreas de mejora para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, ayuda a cumplir con regulaciones ambientales, mejorar la imagen corporativa y fomentar la eficiencia operativa a largo plazo. Además esto es exigido por nuestros prestamistas y Fraport nuestra casa matriz.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>Idem comentario anterior</p>	<p>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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para implementar los sistemas que considere óptimos para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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			

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP			
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Idem comentario anterior</p>	<p>Numeral 5: El cumplimiento de esta obligación se basa en la necesidad de maximizar el uso de recursos al reutilizar, reciclar, etc materiales y productos. Esto reduce los residuos y la dependencia de recursos naturales finitos, lo que a su vez disminuye costos operativos y mejora la resiliencia frente a los cambios en el suministro. Además, contribuye a la mitigación del cambio climático y fortalece la reputación corporativa al alinear las operaciones con principios de sostenibilidad. Además, esto es exigido por nuestros prestamistas y Fraport nuestra casa matriz.</p> <p>Segunda Reunión Idem comentario anterior</p>	<p>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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para implementar los sistemas y procedimientos de obligatorio cumplimiento que considere óptimos para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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.</p>			
<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Idem comentario anterior</p>	<p>Numeral 6: Lo recogido en los tres numerales responde a la necesidad de contar con el compromiso y participación de los UI en la gestión ambiental del aeropuerto. Cabe señalar que el mandato actual de chek in, ya contempla la participación de los UI en el CASSO.</p> <p>Segunda Reunión Idem comentario anterior</p>	<p>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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para establecer obligaciones a los U.I para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Se acepta la propuesta de LAP</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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.	Idem comentario anterior	Numeral 7: Lo recogido en este numeral debe mantenerse, ello ya que deviene de un compromiso del IGA de LAP, así como de la legislación ambiental. Segunda Reunión Idem comentario anterior	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, en tal sentido, es importante que LAP tenga conocimiento de cualquier incidente que afecte al medio ambiente a fin de tomar las medidas correctivas lo antes posible. Se acepta la propuesta de LAP
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	Idem comentario anterior	Numeral 8: Este numeral no puede eliminarse toda vez que el UI tiene que asumir la responsabilidad por cualquier daño ambiental que pueda ocasionar. Segunda Reunión Idem comentario anterior	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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.			facultado para implementar los sistemas y procedimientos de obligatorio cumplimiento que considere óptimos para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia. Se acepta la propuesta de LAP
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	Numeral 9: La necesidad de incluir esta obligación radica en que LAP necesitará de la información de los UI como insumo de los informes que debe remitir a la autoridad ambiental, así como a los prestamistas, según corresponda. Segunda Reunión Idem comentario anterior	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, en tal sentido, a fin de salvaguardar el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para implementar los sistemas y procedimientos de obligatorio cumplimiento que considere óptimos para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia. Se acepta la propuesta de LAP
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	Idem comentario anterior	Numeral 10: Toda vez que consideramos deben mantenerse las obligaciones indicadas precedentemente, corresponde que se mantenga lo dispuesto en este numeral, ya que LAP debe verificar el cumplimiento de dichas obligaciones. Segunda Reunión Idem comentario anterior	Ver comentario anterior. Se acepta la propuesta de LAP

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
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.			
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.	Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje. Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.	De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo. Segunda Reunión Las políticas se compartirán con los UI cuando soliciten acceso a cualquier ICT o instalación. Los ejemplos pueden variar desde solicitar acceso al sistema de información de vuelos hasta solicitar el uso de un punto de red en un espacio asignado.	Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado). No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.
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.	Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje. Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.	De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo. Segunda Reunión Cuando el UI opere en el aeropuerto, solicitará acceso a la infraestructura tecnológica del aeropuerto, como la LAN. En este caso, el UI deberá contar con sus propias políticas y procedimientos que garanticen controles mínimos de ciberseguridad.	Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado). No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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 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.</p>	<p>Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje.</p> <p>Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.</p>	<p>De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo.</p> <p>Segunda Reunión Esto aplicaría solo en el caso que el UI solicite acceso remoto a una plataforma tecnológica de LAP.</p>	<p>Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado).</p> <p>No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>2. (...)</p> <p>I. Control de Acceso a Recursos o Herramientas Digitales por los usuarios (Personal del USUARIO INTERMEDIO)</p> <p>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.</p>	<p>Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje.</p> <p>Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.</p>	<p>De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo.</p> <p>Segunda Reunión Esto aplicaría solo en el caso que el UI solicite acceso a una plataforma tecnológica de LAPñ.</p>	<p>Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado).</p> <p>No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.</p>
<p>2. (...)</p> <p>II. Transmisión de Datos</p> <p>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.</p>	<p>Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje.</p> <p>Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.</p>	<p>De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo.</p> <p>Segunda Reunión El parrafo indica que las comunicaciones deberan estar cifradas.</p>	<p>Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado).</p> <p>No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>3. (...)</p> <p>III. Derechos de Auditoría</p> <p>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.</p>	<p>Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje.</p> <p>Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.</p>	<p>De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo.</p> <p>Segunda Reunión En caso de ser necesaria su ejecución, el alcance de la auditoría se limitará exclusivamente a aquellos sistemas que interactúen con los sistemas de LAP. Por ejemplo, si un servidor del UI consume un servicio ICT de LAP a través de una API, el alcance se limitará únicamente a ese servidor del UI.</p>	<p>Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado).</p> <p>No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.</p>
<p>3. (...)</p> <p>III. Derechos de Auditoría</p> <p>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 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</p>	<p>Las obligaciones de este anexo no se condicen con la naturaleza de este contrato, el cual es un arrendamiento de áreas solo para almacenamiento de equipaje.</p> <p>Segunda Reunión Las Partes han llegado a un acuerdo.</p>	<p>De acuerdo, si solo es para almacenaje de equipaje y no se solicitará acceso a la infraestructura ICT de LAP, de acuerdo.</p> <p>Segunda Reunión En caso de ser necesaria su ejecución, el alcance de la auditoría se limitará exclusivamente a aquellos sistemas que interactúen con los sistemas de LAP. Por ejemplo, si un servidor del UI consume un servicio ICT de LAP a través de una API, el alcance se limitará únicamente a ese servidor del UI.</p>	<p>Las obligaciones establecidas en la cláusula no guardan relación con el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado).</p> <p>No se acepta la inclusión del Anexo 7 referido a Ciberseguridad.</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
INTERMEDIO, sin el consentimiento previo de este. • De requerirse LAP informará de los hallazgos al USUARIO INTERMEDIO, para tomar acción en mitigar dichas vulnerabilidades.			
<p>ANEXO 9 - TABLA DE PENALIDADES (...)</p> <p>c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los diez (10) Días Hábiles posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad.</p> <p>Segunda Reunión LAP debe remitir el sustento de su negativa. Un plazo de 5 días posteriores a la fecha de recibida la factura es muy corto para que los UIs puedan realizar el pago.</p>	<p>c) El USUARIO INTERMEDIO se obliga al pago de la Penalidad a más tardar dentro de los diez (10) Días Hábiles posteriores de la fecha en que reciba la factura por el cobro de dicha Penalidad.</p> <p>Segunda Reunión LAP debe remitir el sustento de su negativa. Un plazo de 5 días posteriores a la fecha de recibida la factura es muy corto para que los UIs puedan realizar el pago.</p>	<p>Para los cálculos de pago los días que manejamos son calendario y si es que cae en día no hábil pasa al día hábil siguiente. No se acepta la propuesta de considerar días hábiles.</p> <p>Segunda Reunión Las penalidades surgen de un incumplimiento de parte del OPERADOR y no debe estar sujetos a plazos mayores de crédito porque no se trata de un servicio dado sino de un resarcimiento a LAP por verse afectado a un incumplimiento del operador. En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>Es importante encontrar un equilibrio entre garantizar la efectividad de las penalidades y la operatividad de los involucrados. Si bien LAP tiene razón al señalar la necesidad de una pronta compensación para evitar que el incumplimiento afecte la operatividad, un plazo de cinco días puede resultar demasiado estricto para algunos UI, especialmente si no cuentan con procesos administrativos ágiles.</p> <p>Por lo tanto, se ajusta a un plazo de siete días hábiles para el pago de la penalidad. Este plazo sería suficiente para que los UI realicen los pagos de manera efectiva, sin comprometer la naturaleza resarcitoria de las penalidades.</p> <p>Cabe precisar que el plazo de 7 días se encuentra recogido en el Mandato de Acceso aprobado mediante Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN.</p> <p>El texto queda de la siguiente manera:</p> <p><i>“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”.</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>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 penalidades. Después del tope máximo de días calendario de incumplimiento establecido, LAP estará facultado a ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento en su totalidad.</p>	<p>No se acepta, las penalidades se establecen por evento el incumplimiento en sí, no por días de incumplimiento.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>De acuerdo con la reducción pero las penalidades son por incumplimiento, no por días. Posición establecida por el OSITRAN en el Informe Conjunto N° 0105-2022-IC-OSITRAN.</p>	<p>Se acepta reducción, pero se mantiene diariamente. Recogiendo el tenor del Mandato Actual</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>La posición de LAP es desincentivar los incumplimientos de los Usuarios Intermedios frente a diversas obligaciones recogidas en el Mandato vigente, siendo algunas de las más importantes, por ejemplo: El incumplimiento del pago del cargo de acceso, la entrega y/o renovación de las cartas fianzas y pólizas de seguro, el mantenimiento a las áreas, entre otros, que ocurre con mucha más frecuencia en el caso de los Arrendamientos de contenedores de equipaje rezagado. Cabe señalar que previa a la aplicación de una penalidad, LAP, actuando de buena fe, se comunica con los UI en varias oportunidades, les indica las observaciones que debe subsanar, así como les brinda plazos para corregir dichos incumplimientos. No obstante, muchas veces los UI no brindan respuesta a las comunicaciones de LAP, ni tampoco cumplen con subsanar las observaciones dentro del plazo otorgado.</p> <p>Por otro lado, respecto a la aplicación diaria de la penalidad, debemos destacar que luego de que LAP haya notificado el incumplimiento en los términos previstos en el Contrato y aplicado la penalidad correspondiente, se concede un nuevo plazo al Usuario Intermedio para que efectúe tal cumplimiento, siendo que si este volviera a incumplir la obligación en el nuevo plazo previsto por LAP, corresponde que nuevamente LAP aplique la penalidad por este nuevo evento de incumplimiento, de tal manera que sea posible garantizar el cumplimiento de la obligación de manera efectiva. No sería razonable que el UI incumpla en reiteradas</p>	<p>Al respecto, como se mencionó en mandatos anteriores, la metodología para determinar el monto de las penalidades planteadas por OSITRAN fue definida en el Informe N° 017-12-GS-GAL-OSITRAN, referido al proyecto de mandato de Equipaje Rezagado, en función del daño esperado y considerando solo la probabilidad de ocurrencia.</p> <p>En tal sentido, el monto de la penalidad está relacionado a cada oportunidad de incumplimiento, y no por cada día de incumplimiento.</p> <p>En tal sentido, no se acepta el párrafo propuesto por LAP, debiendo eliminarse del proyecto de Mandato.</p> <p>Asimismo, se deberá de adecuar la tabla de penalidades y señalar que los importes contenidos son por evento de incumplimiento y no de aplicación diaria, así como los importes de las penalidades a US 250.00</p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		oportunidades el hecho regulado en el mismo numeral y solo se le pueda hacer efectiva la aplicación de una sola penalidad por evento. En ese sentido, LAP mantiene su posición y propuesta.	
<p>Tabla de Penalidades</p> <p>Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO.</p> <p>En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpla con subsanar las observaciones dentro del plazo establecido.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 500.00 USD por cada día de incumplimiento 	<p>Nos parece una penalidad excesiva. Se debe reducir el monto, manteniéndose la penalidad actual vigente de US\$ 250.00</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>De acuerdo con la reducción, pero las penalidades son por incumplimiento, no por días. Posición establecida por el OSITRAN en el Informe Conjunto N° 0105-2022-IC-OSITRAN.</p>	<p>Se acepta reducción, pero se mantiene diariamente. Recogiendo el tenor del Mandato Actual</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>En la Segunda Reunión de Negociación se aceptó la reducción de la penalidad de USD 500 a USD 200. No obstante, se mantiene la aplicación de la penalidad diaria.</p> <p>Tal como se mencionó, la posición de LAP es desincentivar los incumplimientos de los Usuarios Intermedios frente a diversas obligaciones recogidas en el Mandato vigente, siendo algunas de las más importantes, por ejemplo: El incumplimiento del pago del cargo de acceso, la entrega y/o renovación de las cartas fianzas y pólizas de seguro, el mantenimiento a las áreas, entre otros, que ocurre con mucha más frecuencia en el caso de los Arrendamientos de contenedores de equipaje rezagado. Cabe señalar que previa a la aplicación de una penalidad, LAP, actuando de buena fe, se comunica con los UI en varias oportunidades, les indica las observaciones que debe subsanar, así como les brinda plazos para corregir dichos incumplimientos. No obstante, muchas veces los UI no brindan respuesta a las comunicaciones de LAP, ni tampoco cumplen con subsanar las observaciones dentro del plazo otorgado.</p> <p>Por otro lado, respecto a la aplicación diaria de la penalidad, debemos destacar que luego de que LAP haya notificado el incumplimiento en</p>	<p>Considerando lo indicado en el párrafo anterior, corresponde la aplicación de la penalidad por cada incumplimiento. En ese sentido, se adecua la propuesta por cada incumplimiento:</p> <p><i>“En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpla con subsanar las observaciones dentro del plazo establecido.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- 250.00 USD por evento de incumplimiento”</i>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>los términos previstos en el Contrato y aplicado la penalidad correspondiente, se concede un nuevo plazo al Usuario Intermedio para que efectúe tal cumplimiento, siendo que si este volviera a incumplir la obligación en el nuevo plazo previsto por LAP, corresponde que nuevamente LAP aplique la penalidad por este nuevo evento de incumplimiento, de tal manera que sea posible garantizar el cumplimiento de la obligación de manera efectiva. No sería razonable que el UI incumpla en reiteradas oportunidades el hecho regulado en el mismo numeral y solo se le pueda hacer efectiva la aplicación de una sola penalidad por evento. En ese sentido, LAP mantiene su posición y propuesta.</p>	
<p>Póliza de Seguros.</p> <p>En caso el USUARIO INTERMEDIO no contrate y/o mantenga vigentes las Pólizas, en el plazo y conforme a las condiciones y reglas establecidas</p> <p>- 500.00 USD por cada día de incumplimiento</p>	<p>Nos parece una penalidad excesiva. Se debe reducir el monto, manteniéndose la penalidad actual vigente de US\$ 250.00.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>De acuerdo con la reducción, pero las penalidades son por incumplimiento, no por días. Posición establecida por el OSITRAN en el Informe Conjunto N° 0105-2022-IC-OSITRAN.</p>	<p>Se acepta reducción, pero se mantiene diariamente. Recogiendo el tenor del Mandato Actual.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>En la Segunda Reunión de Negociación se aceptó la reducción de la penalidad de USD 500 a USD 200. No obstante, se mantiene la aplicación de la penalidad diaria.</p> <p>Tal como se mencionó, la posición de LAP es desincentivar los incumplimientos de los Usuarios Intermedios frente a diversas obligaciones recogidas en el Mandato vigente, siendo algunas de las más importantes, por ejemplo: El incumplimiento del pago del cargo de acceso, la entrega y/o renovación de las cartas fianzas y pólizas de seguro, el mantenimiento a las áreas, entre otros, que ocurre con mucha más frecuencia en el caso de los Arrendamientos de contenedores de equipaje rezagado. Cabe señalar que previa a la aplicación de una penalidad, LAP, actuando de buena fe, se comunica con los UI en varias</p>	<p>Considerando lo indicado en el párrafo anterior, corresponde la aplicación de la penalidad por cada incumplimiento. En ese sentido, se adecua la propuesta por cada incumplimiento:</p> <p><i>“En caso el USUARIO INTERMEDIO no contrate y/o mantenga vigentes las Pólizas, en el plazo y conforme a las condiciones y reglas establecidas</i></p> <p><i>- 250.00 USD por evento de incumplimiento”</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>oportunidades, les indica las observaciones que debe subsanar, así como les brinda plazos para corregir dichos incumplimientos. No obstante, muchas veces los UI no brindan respuesta a las comunicaciones de LAP, ni tampoco cumplen con subsanar las observaciones dentro del plazo otorgado.</p> <p>Por otro lado, respecto a la aplicación diaria de la penalidad, debemos destacar que luego de que LAP haya notificado el incumplimiento en los términos previstos en el Contrato y aplicado la penalidad correspondiente, se concede un nuevo plazo al Usuario Intermedio para que efectúe tal cumplimiento, siendo que si este volviera a incumplir la obligación en el nuevo plazo previsto por LAP, corresponde que nuevamente LAP aplique la penalidad por este nuevo evento de incumplimiento, de tal manera que sea posible garantizar el cumplimiento de la obligación de manera efectiva. No sería razonable que el UI incumpla en reiteradas oportunidades el hecho regulado en el mismo numeral y solo se le pueda hacer efectiva la aplicación de una sola penalidad por evento. En ese sentido, LAP mantiene su posición y propuesta.</p>	
<p>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.</p> <p>- 500.00 USD por cada día de incumplimiento</p>	<p>Nos parece una penalidad excesiva. Se debe reducir el monto, manteniéndose la penalidad actual vigente de US\$ 250.00.</p> <p><u>Segunda Reunión</u> De acuerdo con la reducción, pero las penalidades son por incumplimiento, no por días. Posición establecida por el OSITRAN en el Informe Conjunto N° 0105-2022-IC-OSITRAN.</p>	<p>Se acepta reducción, pero se mantiene diariamente. Recogiendo el tenor del Mandato Actual.</p> <p><u>Segunda Reunión</u> En la Segunda Reunión de Negociación se aceptó la reducción de la penalidad de USD 500 a USD 200. No obstante, se mantiene la aplicación de la penalidad diaria.</p> <p>Tal como se mencionó, la posición de LAP es desincentivar los incumplimientos de los</p>	<p>Considerando lo indicado en el párrafo anterior, corresponde la aplicación de la penalidad por cada incumplimiento. En ese sentido, se adecua la propuesta por cada incumplimiento:</p> <p><i>"Garantía de Fiel Cumplimiento En caso el USUARIO INTERMEDIO no constituya o renueve la Garantía de Fiel Cumplimiento, ya sea en una Carta</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
		<p>Usuarios Intermedios frente a diversas obligaciones recogidas en el Mandato vigente, siendo algunas de las más importantes, por ejemplo: El incumplimiento del pago del cargo de acceso, la entrega y/o renovación de las cartas fianzas y pólizas de seguro, el mantenimiento a las áreas, entre otros, que ocurre con mucha más frecuencia en el caso de los Arrendamientos de contenedores de equipaje rezagado. Cabe señalar que previa a la aplicación de una penalidad, LAP, actuando de buena fe, se comunica con los UI en varias oportunidades, les indica las observaciones que debe subsanar, así como les brinda plazos para corregir dichos incumplimientos. No obstante, muchas veces los UI no brindan respuesta a las comunicaciones de LAP, ni tampoco cumplen con subsanar las observaciones dentro del plazo otorgado.</p> <p>Por otro lado, respecto a la aplicación diaria de la penalidad, debemos destacar que luego de que LAP haya notificado el incumplimiento en los términos previstos en el Contrato y aplicado la penalidad correspondiente, se concede un nuevo plazo al Usuario Intermedio para que efectúe tal cumplimiento, siendo que si este volviera a incumplir la obligación en el nuevo plazo previsto por LAP, corresponde que nuevamente LAP aplique la penalidad por este nuevo evento de incumplimiento, de tal manera que sea posible garantizar el cumplimiento de la obligación de manera efectiva. No sería razonable que el UI incumpla en reiteradas oportunidades el hecho regulado en el mismo numeral y solo se le pueda hacer efectiva la aplicación de una sola penalidad por evento. En ese sentido, LAP mantiene su posición y propuesta.</p>	<p><i>Fianza o en un depósito en garantía, de acuerdo con los requisitos establecidos.</i></p> <p><i>- 250.00 USD por evento de incumplimiento”</i></p>

Redacción de proyecto de Mandato	Comentarios de los Usuarios Intermedios	Comentarios de LAP	Análisis de OSITRAN
<p>General.</p> <p>En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera con cualquiera de las otras obligaciones previstas en el contrato y anexos.</p> <p>- 250.00 USD por cada día de incumplimiento.</p>	<p>Se solicita eliminar, es muy general.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No hay acuerdo</p>	<p>No se acepta. Mandato actual contempla penalidad por incumplimiento de cualquier obligación.</p> <p>Segunda Reunión</p> <p>No se acepta lo solicitado, debido a que ante el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del contrato, el UI está sujeto al pago de la penalidad correspondiente. Cabe señalar que, en el Mandato de Acceso vigente, esto se encuentra regulado en el numeral 22.1:</p> <p><i>“En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera cualquiera de las obligaciones previstas en el presente Mandato, previo apercibimiento de LAP conforme a lo señalado en el numeral 13.1 de la Cláusula Décimo Tercera, éste estará obligado a abonar el importe de US \$ 250,00 (doscientos cincuenta y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).</i></p> <p><i>La Penalidad antes mencionada será de aplicación hasta que el USUARIO INTERMEDIO subsane su conducta y/o proceda con la devolución del (de las) Área(s) en los casos que corresponda, lo que suceda primero.”</i></p> <p>En ese sentido, LAP mantiene su propuesta.</p>	<p>Considerando lo indicado en el párrafo anterior, corresponde la aplicación de la penalidad por cada incumplimiento.</p> <p>Si bien la Cláusula Vigésimo Segunda del proyecto de mandato ya regula la aplicación de penalidades por incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el contrato, esta no establece el importe de la penalidad.</p> <p>Por tanto, se acepta el texto adecuando el importe de la penalidad como en los casos anteriores.</p> <p><i>“En caso el USUARIO INTERMEDIO incumpliera con cualquiera de las otras obligaciones previstas en el contrato y anexos.</i></p> <p><i>- 250.00 USD por evento de incumplimiento”</i></p>

- 4.25. Adicionalmente se observa que el Concesionario ha realizado modificaciones de forma a diversas cláusulas, las mismas que -como se ha verificado- no han sido materia de desacuerdo por parte de los Usuarios Intermedios y, además, no afectan ni cambian el sentido del texto de la cláusula; por tanto, se aceptan dichas modificaciones, las cuales se verán reflejadas en el proyecto de Mandato de Acceso adjunto al presente informe.
 - 4.26. 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° 00006-2025-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.
- IV.4. Sustento de la situación de emergencia.**
- 4.27. 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.
 - 4.28. Siendo así, corresponde a dicho órgano colegiado la aprobación del presente informe y la remisión del proyecto de Mandato de Acceso a las partes; no obstante, a la fecha, este Organismo Regulador no cuenta con el quorum⁴ 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.
 - 4.29. 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*".
 - 4.30. 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 Aeropuerto Internacional Jorge Chávez 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.
 - 4.31. 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. Asimismo, es importante para que, en el

⁴ 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 Diaz 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 Diaz Guevara– se sumó la renuncia presentada por el señor Julio Vidal Villanueva.

marco de los Mandatos de Acceso, los Usuarios Intermedios se encuentren habilitados para que puedan tramitar los permisos y licencias correspondientes ante las autoridades competentes y así poder iniciar operaciones en la fecha establecida. 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, más aún, cuando tienen una vigencia hasta el 31 de marzo de 2025 o hasta la emisión del mandato de acceso correspondiente.

- 4.32. 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.

V.- CONCLUSIONES

- 5.1. Las Aerolíneas han solicitado la emisión de un mandato de acceso a la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje; por tanto, se han evaluado las discrepancias de las partes durante el periodo de negociación para definir los términos y condiciones del proyecto de Mandato de Acceso.
- 5.2. El cargo de acceso para la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC, conforme a lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN se plantea en USD 60.85 por m2, sin IGV, el cual tendrá una vigencia de cinco (5) años contados desde la fecha de notificación del mandato de acceso por parte del Ositrán.
- 5.3. De acuerdo con el procedimiento establecido en el REMA, corresponde que el Consejo Directivo apruebe el presente informe y disponga remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso solicitado por las Aerolíneas, para que, en un plazo de diez (10) días hábiles, emitan sus comentarios u objeciones. Luego de transcurrido dicho plazo, Ositrán contará con un plazo de treinta (30) días hábiles para dictar el Mandato de Acceso correspondiente.
- 5.4. 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 presente informe y la remisión del proyecto de Mandato de Acceso a las partes, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

VI.- RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda que la Presidencia Ejecutiva apruebe el presente informe y disponga remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios, para acceder a la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC, en los términos descritos en el Anexo adjunto, que recogen 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

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
ERNESTO MAMANI OSORIO
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

N.T. 2025010135

INFORME N° 0006-2025-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025
15:30:19 -0500


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

Asunto : 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.

Referencia : Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN, del 21.10.2024.

Fecha : 23 de enero de 2025.

I. OBJETO

1. Formular y proponer 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

2. 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.

3. 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.
4. 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: CABANILLAS BUENDIA Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025 15:37:50 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA Davys Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025 15:33:18 -0500

Visado por: ZAVALA MEDINA Josue Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/01/2025 15:24:19 -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.

III. PROPUESTA DE LAS PARTES

III.1. PROCESO DE NEGOCIACIÓN

10. 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.
11. 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.
12. 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 2 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

13. 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 Memorándum 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).
14. 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.
15. A continuación, se presentan los principales supuestos del cálculo del cargo de acceso propuesto por LAP.

a) Horizonte de evaluación

16. 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

17. 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.
18. 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.
19. 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 prorrateo 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 3 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.

20. 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 4 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)

21. 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.
22. 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.
23. 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.
24. 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 prorrteado por la cantidad total de metros cuadrados disponibles para almacén de Equipaje Rezagado.
25. 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 observa que se excluyó el concepto de participación de trabajadores de los Costos No Imputables.
26. 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 5 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)

27. LAP estima el CAPEX total del servicio bajo dos categorías: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas.
28. 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.
29. 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, prorrteó 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 prorrteo 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 6 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.

30. 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 7 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.

31. 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 8 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.

32. 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 9 LAP: Incidencia de Áreas

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

Fuente: Propuesta de LAP.

33. 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 10 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.

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

Tabla 11 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

35. 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.
36. 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 12 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	25,945
IGV Egresos - OPEX		USD	-96	-2,570	-2,624	-2,686	-2,743
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.

37. 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 13 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

38. 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 14 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 (Méjico), Københavns Lufthavne (Dinamarca), Grupo Aeroportuario del Sureste (Méjico), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (Méjico), 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 “Puente” y un préstamo “Mini perm”.
- Tasa de impuestos: 25,9%, que incluye la participación de los trabajadores.

g) Flujo de caja económico

39. 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 15 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, m²	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

40. 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.
41. 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

42. 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).
43. A continuación, se resumen las principales consideraciones para el cálculo del cargo de acceso propuesto por los Usuarios Intermedios.

a) Horizonte de evaluación

44. 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

45. 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 16 Usuarios Intermedios: Proyecciones de Área Disponible para el Servicio de alquiler de almacenes de Equipaje Rezagado, 2025-2030

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Area 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)

46. 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.
47. 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.

48. 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 prorrata con base a los 255 m² de área que ocupan los nueve contenedores. En la siguiente tabla, se muestran las referidas estimaciones.

Tabla 17 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 (m ²)	3,912.12
Áreas de contenedores de 40 pies T2 (m ²)	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.

49. 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 prorrata 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.
50. 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 18 Usuarios Intermedios: Determinación del Ratio del Seguro, 2001-2023

Año	Inversión Ejecutada por LAP (en USD)	Inversión 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.

51. 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 19 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.

52. 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.
53. 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 20 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)

54. 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 21 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.A¹⁰ (ver Tabla 22).

Tabla 22 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 23 Usuarios Intermedios: Proyecciones de Depreciación del CAPEX del Servicio de Equipaje Rezagado (USD), 2024-2041

Descripción	Vida Útil Tributar	Inversi	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	74	
	30.0	26,479	0	883	883	883	883	883	74	883	883	883	883	883	883	883	883	883	74	
		26,479	0	883	883	883	883	883	74	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	
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	
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	21,192	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

55. 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 (Méjico), Kobenhavns Lufthavne (Dinamarca), Grupo Aeroportuario del Sureste (Méjico), Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB (Méjico), 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

56. 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 24 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	2,504
RETRIBUCIÓN AL ESTADO	46.511%	0	12,610	13,974	13,974	13,974	1,165
TSAS REGULATORIA	1.00%	0	275	300	300	300	25
OPEX DIRECTO	0	56	61	16,886	61	61	19,939
OPEX INDIRECTO	0	1,700	1,855	4,032	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
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
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

57. 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 guardado, cuyo periodo de vigencia iría desde el 30 de enero de 2025 y hasta el 30 de enero de 2030.

IV. PROPUESTA DEL OSISTRÁN

IV.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

58. 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.
59. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.

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.
60. 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*).
61. 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

62. 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.
63. 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.

64. 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.
65. 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.
66. 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

67. 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.
68. 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.
69. 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

70. 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

71. De acuerdo con la Propuesta de LAP, el área destinada para equipaje rezagado en el nuevo Terminal del AIJC abarcará 130 m².
72. 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 25 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%
Demandas Anuales	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

73. 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.
74. 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.
75. 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.

76. 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.
77. 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.
78. 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.
79. 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.
80. 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

81. 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.

82. 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 26 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

83. 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.
84. 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 27 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 (m ²)			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.

85. 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&ssc=1&sd=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.
86. 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.
87. 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 28 Costo de Limpieza Oficinas de Equipaje Rezagado, 2025-2030

Limpieza	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas Equipaje Rezagado (m ²)	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

88. 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.
89. 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.
90. 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.

91. 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 29 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.

92. 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.
93. 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 30 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

94. 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.
95. 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”, “Subscripciones a Revistas y Diarios”, “Premios y obsequios” e “Impuesto General a las Ventas”.

96. 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 31 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 (m ²)	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.

97. 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

98. 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)”.
99. 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 32 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.

100. 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 33 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

101. 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 34 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

102. 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.
103. 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.
104. 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.
105. 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.
106. 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.
107. 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.
108. 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.
 109. 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.
 110. 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

111. 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 35 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.

112. 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. (...)"

113. 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 36 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

Inversión asociada a oficinas del Terminal	Inversiones	Exclusiones				Total inversiones
		MEP	ICT	Señalética	Equipos aeroportuarios	
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.

114. 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.
115. 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.”

116. 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 37 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.

117. 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.
118. 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 38 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.

119. 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.

120. 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 39 Inversiones Directas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

Inversiones directas	Cantidad m ²	Ratio (USD/m ²)	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

121. 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.”

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

Tabla 40 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.

123. 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 41 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.

124. 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 42 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.

125. 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 43 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

126. 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.
127. 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 período de vigencia del Contrato.
128. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362²⁹, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión reverte 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 períodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión³⁰.
129. 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.
130. 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.
131. 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 Pública 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 Pública 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 CONCESIÓN
(...)

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_Publica_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 44 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	4 798				

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

132. 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

133. 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 45 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
Depreciación	-	15 103	-	19 901	-	19 901
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

134. 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.
135. 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 46 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

136. 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

137. 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 47 Flujo de caja económico proyectado (USD)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m ²	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	14 118
Apote por Regulación	1,00%	955	1 259	1 259	1 259	304
Ingresos Netos	50 150	66 082	66 082	66 082	66 082	15 932
Costos						
<i>Limpieza</i>	-	2 605	-	3 503	-	3 652
<i>Seguro</i>	-	954	-	1 283	-	1 338
<i>Fee Operador</i>	-	52	-	69	-	71
Costo Directo	-	3 611	-	4 855	-	4 957
Costo Indirecto	-	6 104	-	8 208	-	8 381
Costo No imputable	-	2 823	-	3 796	-	3 876
Costos de Operación	-	12 537	-	16 859	-	17 214
Net IGV	-	56 882	15 343	20 167	20 115	20 061
Pago de IGV	-	-	-	-	18 803	20 005
Pago de IR	-	-5 830	-7 595	-7 503	-7 408	-7 310
Flujo de caja operativo	-	56 882	47 126	61 796	61 480	79 959
Inversión realizada	-	316 011				
Plan de Inversiones						
Recuperación de la Inversión						216 508
Flujo de caja económico	-	372 893	47 126	61 796	61 480	79 959
WACC		10,37%				
VAN		-				

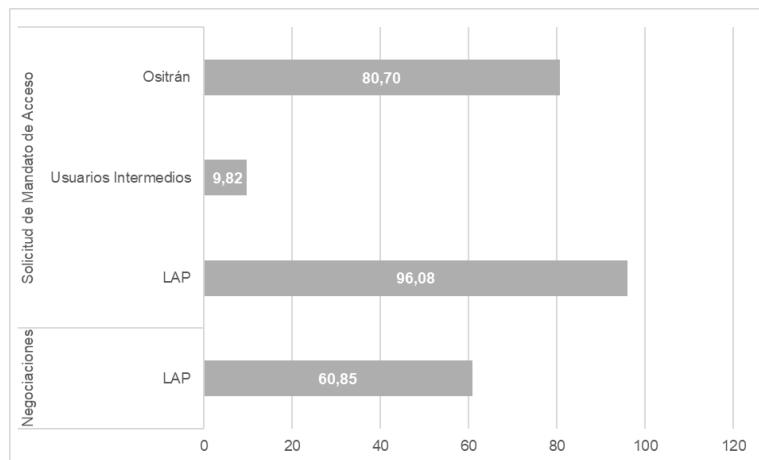
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descontúa 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

139. 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.

140. 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”.

141. 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. CONCLUSIONES

142. 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.
143. En el presente procedimiento se considera 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. Es decir, el servicio ya no se brindará en contenedores, tal como es brindado en el actual Terminal. Cabe señalar que ello fue verificado por este Regulador en la visita realizada al AIJC el 22 de noviembre de 2024.
144. El Cargo de Acceso ha sido formulado con base en el análisis efectuado de 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 Ostrán 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.
145. El Cargo de Acceso mensual que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 80,70 por m² (sin IGV). Sin embargo, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron una Propuesta durante el proceso de negociación, es razonable esperar que los Usuarios Intermedios esperaban que el Cargo de Acceso resulte inferior al Propuesto por LAP durante las negociaciones. En tal sentido, considerando que la propuesta de Cargo de Acceso supera límite propuesto por LAP, en estricto cumplimiento de lo establecido en el artículo 99 del REMA, la propuesta de Cargo de Acceso asciende a 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. Asimismo, se asume que dicho cargo empezará a aplicarse a partir del 30 de marzo de 2025 y que tendrá una vigencia de cinco años.

VI. RECOMENDACIÓN

146. Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ostrán, 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 ZAVALET A 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° 2025009844

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 inglés³⁴), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés³⁵), 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

³⁴ Weighted Average Cost of Capital.

³⁵ Capital Asset Pricing Model.

(1964)³⁶, Lintner (1965)³⁷ y Treynor (1961)³⁸, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)³⁹ 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)⁴⁰, 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

³⁶ 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.

³⁷ 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.

³⁸ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

³⁹ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

⁴⁰ 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)⁴¹ y Brealey et al. (2010)⁴² 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)⁴³ 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%⁴⁴.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁴⁵, 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)⁴⁶.
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.

⁴¹ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁴² BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

⁴³ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁴⁴ 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/>.

⁴⁵ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

⁴⁶ 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)⁴⁷, 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)⁴⁸ 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)⁴⁹, 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 tabla⁵⁰.

⁴⁷ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁴⁸ 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).

⁴⁹ MACROCONSULT (2007). “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

⁵⁰ 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 contables⁵¹. 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)⁵², 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

⁵¹ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex ante 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.

⁵² 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
Københavns 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 respectiva⁵³.
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*⁵⁴ 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 2024⁵⁵, mediante la siguiente fórmula:

⁵³ 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.

⁵⁴ 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/pdf/cfohds/BloombergBetapage.pdf> (último acceso: 9 de enero de 2025).

⁵⁵ 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 Internacional 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 0,721⁵⁶.

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
Kobenhavns Lufthavne	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 Internacional 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 Internacional	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)⁵⁷ 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).

⁵⁶ 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.

⁵⁷ 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 2024⁵⁸, 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 2024⁵⁹, 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 2023⁶⁰ y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

⁵⁸ Dicha información es remitida por LAP de manera mensual al Ositrán como parte de la información estadística y financiera de la concesión.

⁵⁹ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

⁶⁰ 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 tabla⁶¹.

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*.

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 los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento⁶².

⁶¹ 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.

⁶² 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

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 tabla⁶³. 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 “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 futuros⁶⁴.
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

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.

⁶³ 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.

⁶⁴ 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.

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 deuda⁶⁵, 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%⁶⁶, 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.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

46. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 10,37%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

⁶⁵ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

⁶⁶ 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%.

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	0,988	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Beta apalancado de LAP	1,249	Cálculo	-
Riesgo país	1,71%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/23 - dic/24	BCRP
Retorno del capital	15,25%	Cálculo	-
% Capital propio	50,30%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Costo de deuda	7,33%	Estimado a partir de la deuda vigente de LAP	LAP
% Deuda	49,70%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
WACC	10,37%		

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 1,965,691,171.⁶⁷ 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
EARLY WORKS	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.

⁶⁷ 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 (m ²)	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 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 eléctrógenos, 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

INFRAESTRUCTURA	NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE
	37,7MPax m ³ /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
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
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_IFT_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 auxiliares, 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	-
2334 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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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

	CALCULO 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 (m ²)	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/m ²)
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:

- a) MOU Memorandum of Understanding
- b) Design
- c) Early Works
- d) 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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	265,000
Ratio US\$ / m²	74.43
Site Management	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Management	7,733,305
Área total terminal (m ²)	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 “Sí” 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 (RFR)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCIT)	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)	sí
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	sí
Closed Circuit Television (CCTV) System	sí
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	sí
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	sí
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	sí
Seismi and Tsunami Alert System	sí
Cable Management System	sí
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	sí
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	sí
Local Area Network (LAN)	sí
Airport Wireless System	sí
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	sí
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 (m ²) 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 (m ²) 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 (m ²) 265,000	
Ratio US\$ / m² 42.13	
Site Management	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$) 10,941,291	
Factor de incidencia 40.01%	
Monto de inversión Site Management 4,377,611	
Área total terminal (m ²) 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/m ²)	2,550.82	1,639.36
Ratio Generales (USD/m ²)	345.23	-
Ratio Transversales (USD/m ²)	305.16	172.74
Ratio Terminal + Generales + Transversales (USD/m²)	3,201.21	1,812.10