



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo



Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 24/09/2024
09:19:41 -0500

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA

Nº 0062-2024-PD-OSITRAN

Lima, 23 de setiembre de 2024

VISTO:

El Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, de fecha 23 de setiembre de 2024, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

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

Que, conforme al numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), el Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por el Ositrán;

Que, el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6, establece disposiciones respecto a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (en adelante, TUUA) indicando que a los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA de transferencia según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del referido contrato y en las Leyes Aplicables y Normas;

Que, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión prevé que el Concesionario cobrará una Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia (en adelante, TUUA de Transferencia) en el AIJC administrado por LAP, de acuerdo con lo establecido en las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el Contrato de Concesión, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros;

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

Que, el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) consideró dentro del alcance del procedimiento de fijación tarifaria los siguientes flujos de pasajeros de transferencia: Internacional-Internacional (INT-INT), Doméstico-Doméstico (DOM-DOM) y Doméstico-Internacional (DOM-INT), excluyendo a los pasajeros de transferencia del flujo Internacional – Doméstico (INT-DOM);

Que, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 recibida con fecha 20 de agosto de 2024, LAP presentó dos informes de estudios jurídicos con el objetivo de sustentar los pasajeros de transferencia respecto de los cuales corresponderá fijarse la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. Considerando que uno de dichos informes tiene

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 20:28:04 -0500

Visado por:
QUESADA ORE, LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 19:49:17 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 18:38:14 -0500



el encabezado “Confidencial y privilegiado”, por intermedio del Oficio N° 00230-2024-GG-OSITRAN, notificado el 12 de septiembre de 2024, la Gerencia General le solicitó que su solicitud de confidencialidad cumpla con los requisitos de forma previstos en el artículo 9 del Reglamento para la Determinación, Ingreso, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante OSITRAN, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán). A través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0324 del 16 de septiembre de 2024, LAP precisó que solicita la confidencialidad de los dos informes legales remitidos mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 y, además, presentó los requisitos de forma antes mencionados;

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

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

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

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

Que, conforme al marco normativo antes reseñado, la función del Ositrán de interpretar los contratos de concesión es competencia del Consejo Directivo; no obstante, a la fecha este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* requerido para llevar a cabo las sesiones de Consejo Directivo según lo previsto en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias (en adelante, ROF), por lo que no resulta posible que la aprobación del inicio del procedimiento de interpretación del Contrato de Concesión sea objeto de debate y aprobación por parte del referido órgano colegiado;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN de fecha 23 de septiembre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica advierten la existencia de ambigüedad sobre el alcance de los pasajeros de transferencia a los cuales hace alusión el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, señalando que resulta necesario dilucidar dicha ambigüedad de manera previa a la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador en el procedimiento de fijación tarifaria iniciado mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN. Por esa razón, entre otras desarrolladas en el mencionado Informe Conjunto, las Gerencias también identificaron la existencia de una situación de emergencia que justifica la avocación de la Presidencia Ejecutiva, en ejercicio de la facultad de adoptar medidas de emergencia sobre



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

Presidencia del Consejo Directivo

asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, contemplada en el numeral 10 del artículo 9 del ROF, dándole cuenta sobre ellas en su siguiente sesión;

Que, para el presente caso, además de notificar al Concedente y al Concesionario el inicio del procedimiento de interpretación contractual – concediéndoles un plazo de diez (10) días hábiles para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación –, en atención al principio de transparencia previsto en el numeral 9.6 del artículo 9 del REGO, corresponde disponer la publicación de la resolución respectiva en el Diario Oficial El Peruano, para que los terceros legítimamente interesados tomen conocimiento del mismo;

Que, luego de evaluar y deliberar respecto del caso materia de análisis, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del informe de visto, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, y en virtud de las funciones previstas en el inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, Ley N° 26917, en el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, así como en el artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, de conformidad con la Resolución de Presidencia N° 0048-2023-PD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de conformidad con las consideraciones expuestas en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, que forma parte integrante de la presente resolución.

Artículo 2º.- Notificar la presente resolución y el Informe Conjunto 00141-2024-IC-OSITRAN al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a Lima Airport Partners S.R.L. Asimismo, brindar a cada uno, un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación antes indicada, para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación.

Artículo 3º.- Disponer la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano; asimismo, disponer su difusión y la del Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano (<http://www.gob.pe/ositran>).

Artículo 4º.- Declarar que, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento para el Ingreso, Determinación, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, la información de los dos informes legales remitidos mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 será tratada como tal mientras no quede consentido en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario.

Artículo 5º.- Dar cuenta de la presente resolución al Consejo Directivo, en su siguiente sesión.

Regístrese, comuníquese y publíquese

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva



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 MEJÍA CORNEJO

Gerente General
Gerencia General

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2024119640

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

Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN

Para: **Juan Carlos Mejía Cornejo**
Gerente General

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

Fecha: 23 de septiembre de 2024

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024
16:40:32 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024
16:48:35 -0500

I. OBJETIVO

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

II. ANTECEDENTES

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

- La Adenda N° 1 se suscribió el 6 de abril del 2001.
- La Adenda N° 2 se suscribió el 25 de julio del 2001.
- La Adenda N° 3 se suscribió el 30 de setiembre del 2002.
- La Adenda N° 4 se suscribió el 30 de junio del 2003.
- La Adenda N° 5 se suscribió el 25 de julio del 2011.

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 23:57:04 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Cswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 16:36:49 -0500

Visado por: ROSALES MAYO Christian
Juan FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 15:54:46 -0500

Visado por: MENDEZ VEGA Maria
Alejandra FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 15:35:51 -0500

Visado por: CASTILLO MAR Ruth
Eliana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 15:30:06 -0500

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

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 15:23:15 -0500

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

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 23/09/2024 15:16:18 -0500

- La Adenda N° 6 se suscribió el 8 de marzo del 2013. Entre otros aspectos, esta adenda estableció que, una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el AIJC (en adelante, TUUA de Transferencia), de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
 - La Adenda N° 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
 - La Adenda N° 8 se suscribió el 19 de agosto de 2024.
5. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia en el AIJC administrado por LAP, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto³.
6. De acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ)⁴ que sustentó y forma parte integrante de la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN, los pasajeros de transferencia comprenden los siguientes casos:
- **Internacional-Internacional (INT-INT):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
 - **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
 - **Doméstico-Internacional (DOM-INT):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
7. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 recibida con fecha 20 de agosto de 2024, LAP presentó dos informes de estudios jurídicos con el objetivo de sustentar los pasajeros de transferencia respecto de los cuales corresponderá fijarse la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
8. Considerando que uno de los informes presentados por LAP tiene como encabezado "*confidencial y privilegiado*", mediante el Oficio N° 00230-2024-GG-OSITRAN – notificado el 12 de septiembre de 2024 – la Gerencia General del Ositrán le indicó al Concesionario que la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 no cumplió con indicar de manera clara y precisa los requisitos necesarios para la declaración de confidencialidad previstos en el artículo 9 del Reglamento para la Determinación, Ingreso, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán).
9. Por intermedio de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0324 recibida con fecha 16 de septiembre de 2024, LAP solicitó que también se declare la confidencialidad respecto al otro informe legal remitido a través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 y desarrolló los requisitos de confidencialidad respecto a los dos informes legales remitidos mediante la señalada carta.

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

⁴ Como posteriormente se desarrollará, los pasajeros INT-DOM no se consideraron pasajeros de transferencia para efectos del procedimiento de fijación tarifario.

10. Mediante el Memorando N° 367-2024-GAJ-OSITRAN, recibido con fecha del 20 de septiembre de 2024, la Gerencia de Asesoría Jurídica se dirigió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos indicando que se culminó con la evaluación de los requisitos de forma de la solicitud de confidencialidad presentada por LAP, por lo que corresponde que el órgano competente se pronuncie sobre el fondo, en aplicación del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán.
11. A la fecha de emisión del presente informe, la solicitud de confidencialidad presentada por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, complementada mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0324, se encuentra en trámite, por lo que, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, la información materia de dicha solicitud será tratada como confidencial mientras no quede consentido en la vía administrativa un pronunciamiento que declare lo contrario.

III. ANÁLISIS

III.1. Marco jurídico de la interpretación del Contrato de Concesión

12. El inciso e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, Ley N° 26917, otorga al Ositrán la función específica de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
13. Por su parte, el artículo 29 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM, (en adelante, REGO), dispone que corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura. La referida norma reglamentaria también precisa que la interpretación determina el sentido de una o más cláusulas del contrato de concesión, pudiendo ser parte de la interpretación, el texto mismo del contrato, sus anexos, las bases de licitación y las circulares, con la finalidad de hacer posible su aplicación.
14. En el mismo sentido, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos), señala que el Ositrán puede interpretar el alcance de los contratos en virtud de los cuales se explota la infraestructura de transporte de uso público bajo su ámbito de competencia; mencionando que pueden solicitar la interpretación del contenido de un contrato de concesión los siguientes agentes: el concesionario, el concedente y los terceros legítimamente interesados.
15. Sobre la posibilidad de solicitar la interpretación recogida en los Lineamientos, debe tenerse presente que mediante la Resolución N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán declaró Precedente Administrativo de Observancia Obligatoria que el inicio del procedimiento de interpretación de los contratos de concesión será siempre de oficio; ello, considerando que la presentación de solicitudes por parte del concedente, concesionario o terceros, no equivale al ejercicio de un derecho de acción en sede administrativa. Así, de acuerdo con dicho precedente, el Regulador puede tomar conocimiento de la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de una o más cláusulas de los Contratos de Concesión a través de comunicaciones de las partes o de sus propios órganos; sin embargo, la facultad de determinar la existencia de la ambigüedad de las cláusulas y disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación corresponde, exclusiva y excluyentemente, al Ositrán, en ejercicio de la función asignada mediante el inciso e) del artículo 7.1 de la Ley N° 26917.
16. De acuerdo con el marco jurídico reseñado, este Regulador, a través de su Consejo Directivo, cuenta con facultades para interpretar de oficio el Contrato de Concesión, para tal efecto, al disponer el inicio del procedimiento debe determinar la existencia de ambigüedad en las cláusulas contractuales.

III.2. Contrato de Concesión

17. De acuerdo con el numeral 6.1 de la cláusula 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las Tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias con relación a las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por Ositrán, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas⁵ y en las leyes que lo rigen.
18. Asimismo, el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión modificado por la Adenda N° 6, establece disposiciones respecto a la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA), conforme se cita a continuación:

“Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

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

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

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

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

[Énfasis agregado].

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

“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

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

[Énfasis agregado.]

20. En atención a ello, mediante Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, se inició de oficio el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto.

⁵ Definición de “Normas” del Contrato de Concesión:

“1.35. “Normas” significarán los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, incluyendo, pero sin limitarse a aquellas relativas a infracciones y sanciones vinculadas al objeto del presente Contrato”.

III.3. Posición del Concesionario

21. De acuerdo con lo señalado por el Concesionario a través de su Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, no corresponde que a los pasajeros DOM-INT se les cobre la TUUA de Transferencia. Al respecto, señala que el cobro de dicha tarifa se origina con la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, motivo por el cual considera necesario establecer cuál fue la común intención de las Partes al incorporar el cobro de dicha tarifa, para lo cual recurre a diversos antecedentes de la suscripción de la mencionada adenda, así como a la Propuesta Técnica y a la Propuesta Económica del Concesionario. Principalmente, se sustenta en los siguientes argumentos:
- (i) La negociación y celebración de la Adenda N° 6 se originó a solicitud de LAP, con el objetivo de permitir el cobro de la TUUA a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM, quienes no vienen pagando tarifa alguna. Según indican, **este análisis es sumamente relevante si se busca interpretar la común intención de las partes plasmada en la Adenda N° 6.**
 - (ii) En tanto el cobro de la TUUA de Transferencia se deriva del pacto contractual contenido en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, **los alcances de dicho cobro deben ser delimitados a través de una interpretación jurídica de buena fe y según la común voluntad de las partes en dicho acuerdo.** Esto, de conformidad con los principios generales de la buena fe y obligatoriedad de los contratos, reconocidos en los artículos 168, 1361 y 1362 del Código Civil.
 - (iii) Por medio de la Carta LAP-GRE-C-2012-00426 del 21 de noviembre de 2012, LAP solicitó la modificación del Contrato de Concesión y presentó su propuesta de Adenda N° 6, en la cual, entre otras, planteaba incorporar modificaciones al Contrato de Concesión relacionadas a *“aspectos vinculados al crecimiento de los pasajeros en transferencia y al derecho de cobro del Concesionario a dichos pasajeros”*. Alega que, en tal oportunidad, LAP se refirió al cobro a los *“pasajeros internacionales en transferencia”* a los cuales no se les venía cobrando la TUUA. Asimismo, señala que la información económica adjunta a su propuesta de Adenda N° 6 se refirió únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
 - (iv) Adicionalmente, menciona que, en respuesta a una solicitud del Ositrán, a través de la Carta LAP-GRE-C-2013-00008 de fecha 8 de enero de 2013, presentó información complementaria a su propuesta de Adenda N° 6, la cual correspondía a estadísticas y proyecciones de pasajeros INT-INT a los que no se les venía cobrando TUUA Internacional (es decir, no presentó información sobre pasajeros DOM-INT, a los que sí se les venía cobrando la TUUA Internacional).
 - (v) Menciona que, a raíz de tal propuesta de LAP, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, el Ositrán emitió el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN de fecha 28 de enero de 2013, a través del cual se propuso incluir el concepto de TUUA de Transferencia, clasificándola en dos tipos: la *“TUUA (Pasajero de Transferencia Internacional)”* y la *“TUUA (Pasajero de Transferencia Nacional)”*. Según señala, en línea con lo solicitado por LAP, el Ositrán se refirió al inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM. Indica que no se propuso ni se evaluó la posibilidad de cobrar la TUUA de Transferencia a un *“tercer grupo”* de pasajeros en transferencia, referido a los pasajeros DOM-INT.
 - (vi) Asimismo, mencionan que, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, el Ositrán emitió el Informe Nro. 011-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN del 4 de marzo de 2013, el cual -de manera adicional a lo señalado en el informe mencionado en el párrafo anterior- señaló que el cobro de la TUUA de Transferencia corresponde a un nuevo cobro que *“debe responder a un nuevo paquete de servicios”*. Sobre ello, señalan que, en el caso de los pasajeros DOM-INT no se

genera un “nuevo” cobro y tampoco un “nuevo” paquete de servicios en el Nuevo Terminal.

- (vii) Asimismo, señala que, en el marco de la evaluación de la Adenda N° 6, el MTC emitió el Informe N° 60-2013-MTC/25 de fecha 07 de febrero de 2013, mediante el cual el Concedente, si bien propone una redacción alternativa de las disposiciones referidas a la TUUA a los pasajeros en transferencia en el Anexo 5 del Contrato de Concesión (que finalmente fueron las disposiciones acordadas mediante el texto final de la Adenda N° 6), también se refiere y coincide con la propuesta de texto sugerida por el Ositrán en el Informe N° 003-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN que establece una “*diferenciación de pasajeros nacionales e internacionales*” respecto a los cuales corresponde que el Ositrán fije la TUUA a los pasajeros en transferencia, sin existir la posibilidad de un “*tercer grupo*” de pasajeros en transferencia conformado por los pasajeros DOM-INT.
- (viii) Además, hace referencia al Informe N° 092-2013-MTC/25 de fecha 06 de marzo de 2013, señalando que, entre otros aspectos, el Concedente evaluó que las propuestas de modificación cumplieran con las condiciones exigidas por el marco normativo para la suscripción de adendas en contratos de concesión, siendo una de ellas que “*se respeten las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y del equilibrio económico-financiero de las prestaciones a cargo de las partes*”. LAP alega que, en dicho documento, el Concedente concluyó que no se afectaban tales condiciones, lo cual implica que la Adenda N° 6 no podría recoger que se deje de cobrar la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT.
- (ix) Por otro lado, LAP alega que, **de acuerdo con la Cláusula 24.12 del Contrato de Concesión, este deberá interpretarse como una unidad y en ningún caso cada una de sus cláusulas de manera independiente**. Al respecto, señala que la Propuesta Técnica del Concesionario -la cual forma parte del Contrato de Concesión- establece consideraciones relevantes sobre la clasificación de los pasajeros en el AIJC y las proyecciones sobre las cuales se basó la Propuesta Económica de LAP para la adjudicación del Contrato de Concesión.

Según indica, las proyecciones que sustentaron las Propuestas Técnica y Económica de LAP parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “*pasajeros de origen*”. Al respecto, señala que los pasajeros DOM-INT son considerados “pasajeros de origen” que se embarcan en vuelos internacionales, es decir, pasajeros a los cuales se les ha venido y se les debe continuar cobrando la TUUA Internacional a efectos de mantener el equilibrio económico – financiero de la concesión (y no la TUUA que recién se empezará a cobrar con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal, de acuerdo con lo dispuesto en la Adenda N° 6).

Alega que la relevancia y consideración del flujo de los pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica de LAP.

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

- (x) De acuerdo con el Contrato de Concesión, la TUUA se subdivide en: (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero Embarcado en Vuelo Internacional); y, (ii) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Pasajero

Embarcado en Vuelo Nacional). Al respecto, señala que las cláusulas tarifarias no diferencian sub categorías dentro de las categorías de pasajeros internacionales o nacionales.

Sobre el particular, advierte que, a nivel del Contrato de Concesión no se desarrollan los alcances del concepto de pasajero embarcado. Por ello, consideran relevante considerar la definición proporcionada en el Glosario del Anexo 9 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que define embarcar como el "acto de **subir** a bordo de una **aeronave** con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo." Asimismo, señala que, por definición, el término embarcar significa: "Introducir personas, objetos, animales, etc., en una embarcación, tren, avión u otro medio de transporte". Por tanto, a juicio de LAP, es posible calificar como pasajero embarcado en el AIJC, a aquel que, a través de los servicios aeroportuarios prestados en el terminal, sube o ingresa a un avión en el AIJC, cuyo destino es internacional o nacional.

Adicionalmente, señala que, en la Tabla B-6 de la página 72 del Volumen I del Anexo 6 del Contrato de Concesión se incluyeron los volúmenes importantes de diseño de tráfico de pasajeros y operaciones por hora punta, divididos en categorías de pasajeros internacionales y nacionales desde el año 2000 hasta el 2030. En el caso particular de los pasajeros internacionales de salida, observa que -tal como se señaló a través de las Bases del Concurso- esta categoría de pasajero incluye a aquellos pasajeros de origen, conexión o transferencia y tránsito. Indica que, en el caso de los pasajeros de transferencia, esta clasificación comprende a los pasajeros INT-INT o DOM-DOM; siendo que el pasajero que realiza una conexión DOM-INT es considerado como un pasajero internacional en tanto se embarca en un vuelo internacional en el AIJC.

- (xi) Además, menciona que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN de fecha 07 de marzo de 2007, el Ositrán emitió un pronunciamiento sobre la procedencia del cobro de la TUUA, señalando que correspondía el pago de la TUUA a los pasajeros de transferencia que descienden de la nave o utilizan aeronaves de dos compañías aéreas distintas, y acceden a la zona pública del terminal, pudiendo acceder a la totalidad de los servicios financiados por la TUUA. Al respecto, señala que, en dicho informe se concluye que solo estarían obligados a pagar dicha tarifa a LAP, aquellos pasajeros que se embarcan originalmente en el AIJC y que tienen a su disposición la posibilidad de acceder a los servicios a que se refiere el Apéndice 1 del Anexo 5.

Así, señala que existe un consenso respecto a que el criterio determinante debería ser la puesta a disposición de los servicios, se presten o no. Así, en tanto los pasajeros en transferencia INT-INT y DOM-DOM **tengan acceso a un paquete de servicios distintos a aquellos cubiertos con la TUUA Internacional o la TUUA Nacional, según corresponda, se justifica la necesidad de fijar un valor distinto para la TUUA aplicable a los referidos pasajeros en transferencia**, según se embarquen en vuelo internacional o doméstico.

De esta manera, a criterio de LAP, tanto los pasajeros que se embarcan en un vuelo internacional en el AIJC, como aquellos que realizan una conexión a través del AIJC-, como es el caso de los pasajeros que, llegando de un vuelo nacional, luego se embarcan desde el AIJC en un vuelo internacional, también llamados DOM-INT-; se consideran dentro de la categoría de pasajeros internacionales. Así, señala que, *todos los pasajeros que se embarcan en vuelos internacionales, independientemente de su origen o del número de servicios que utilicen en la práctica, en tanto se embarquen en un avión con el objeto de realizar un vuelo internacional desde el AIJC, y siempre que tengan potencialmente, acceso a*

los servicios a los que tienen acceso los pasajeros internacionales, deberían calificar como pasajeros embarcados en un vuelo internacional, y por tanto ser sujetos del cobro de la TUUA Internacional.

En esa línea, alega que impedir el cobro de la TUUA Internacional respecto de los pasajeros calificados como DOM - INT, conllevaría a una afectación del derecho al aprovechamiento económico otorgado por el Contrato de Concesión, el mismo que se materializa, entre otros, a través del cobro de las tarifas correspondientes.

22. De este modo, a juicio del Concesionario, a partir de los antecedentes de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, se puede concluir que la suscripción de dicho documento no tuvo por objeto establecer alguna modificación al cobro de la TUUA Internacional a los Pasajeros DOM-INT, sino que buscó plasmar la común voluntad de las Partes para permitir la incorporación del cobro de una TUUA a los pasajeros que no vienen realizando dicho pago (los Pasajeros INT-INT y DOM-DOM).
23. Asimismo, de acuerdo con el Concesionario, a partir de la Propuesta Económica de LAP se podría concluir que a los pasajeros DOM-INT les correspondería pagar la TUUA Internacional, a fin de mantener el equilibrio económico – financiero de la concesión.

IV. Sobre la necesidad de iniciar un procedimiento de interpretación contractual

24. Como se mencionó en la sección de antecedentes del Contrato de Concesión, de acuerdo con la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado contrato.
25. Es así como, mediante Resolución de Presidencia N° 0034-2024-CD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ), se inició de oficio el procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
26. Cabe señalar que, como ha señalado también el Concesionario, el Contrato de Concesión no ha establecido una definición de pasajero de transferencia. Por esa razón, en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) antes señalado, se tuvo en consideración que, de acuerdo con la OACI (2013)⁶, un pasajero de transferencia es el siguiente:

"23. Pasajero de transferencia o conexión: pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto entre dos vuelos y aeronaves diferentes operadas por el mismo o diferente transportista aéreo".

27. A partir de ello, y, considerando la información que proporcionó LAP⁷, los pasajeros que desembarcan en el AIJC para embarcarse en un nuevo vuelo, dependiendo del origen y destino, pueden clasificarse en cuatro categorías:
 - **Internacional-Internacional (INT-INT):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).

⁶ Organización de Aviación Civil Internacional-OACI (2013). Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios. Resolución A18-03, el cual se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-ip007_es.pdf.

⁷ Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0082, remitida por LAP el 21 de mayo de 2024, en respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN.

- **Internacional-Doméstico (INT-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo internacional (origen fuera del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
 - **Doméstico-Doméstico (DOM-DOM):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo nacional (destino dentro del Perú).
 - **Doméstico-Internacional (DOM-INT):** pasajero que proviene de un vuelo nacional (origen dentro del Perú) y usa el terminal con el objetivo de embarcarse en un nuevo vuelo internacional (destino fuera del Perú).
28. En el caso de los pasajeros INT-DOM, se observó que los mismos tienen que salir a la zona pública, debido a que requieren pasar por controles de migraciones y de aduanas; por lo que, tienen que recoger su equipaje y luego salir a la zona de *check in* para realizar el procedimiento completo de un pasajero que tiene como origen el AIJC. Así, se señaló que, en la medida que los pasajeros INT-DOM al salir a la zona pública del aeropuerto tendrán a su disposición todos los servicios que se prestan en la zona pública, no se consideran como pasajeros en transferencia⁸.
29. Considerando ello, en esa etapa inicial del procedimiento de fijación tarifaria se consideraron los siguientes flujos: INT-INT, DOM-DOM y DOM-INT.
30. Sin embargo, como se puede apreciar de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 presentada por LAP, a criterio del Concesionario no sería correcto recurrir a la definición de la OACI para definir el alcance de pasajero de transferencia⁹, sino que habría que recurrir, entre otros, a los antecedentes de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, a efectos de establecer la común voluntad de las Partes en la suscripción de dicho documento, siendo que, en su opinión, no fue la intención de las Partes al suscribir la mencionada adenda que los pasajeros DOM-INT paguen la TUUA de transferencia, pues ya venían pagando la TUUA internacional.

⁸ Ello teniendo en cuenta los pronunciamientos previos del Consejo Directivo del Ositrán en los cuales se estableció que los pasajeros debían pagar por los servicios que tuvieran a su disposición:

- Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN, a través del cual se interpretó el Contrato de Concesión en los siguientes términos:
(...)
En consecuencia, no están considerados dentro del ámbito de aplicación de la TUUA los pasajeros internacionales en transferencia, pues no tienen la disponibilidad de la integridad de servicios comprendidos en el conjunto de servicios del Apéndice N° 1 del Anexo 5.

[Énfasis agregado].

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

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

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

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

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

[Énfasis agregado].

⁹ En este punto cabe señalar que, al realizar su argumentación, el Concesionario recurre a la definición de la OACI para delimitar el concepto de "pasajeros embarcados".

31. A partir de los argumentos expuestos por el Concesionario, es posible advertir que existe una ambigüedad en cuanto al alcance del término *pasajeros de transferencia* incorporado en el Contrato de Concesión a partir de la Adenda N° 6, a los cuales se les debe cobrar la TUUA de Transferencia, en particular, si los mismos comprenden únicamente a los pasajeros INT- INT y DOM-DOM, tal como sostiene el Concesionario. Cabe señalar que, si bien a través de la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 el Concesionario, en estricto, no ha planteado el inicio de un procedimiento de interpretación contractual, lo cierto es que los argumentos que ha formulado como sustento de su postura revelan la necesidad de llevar a cabo dicho procedimiento, sobre todo teniendo en cuenta que sus argumentos están orientados a establecer la común intención de las Partes plasmada en la firma de la Adenda N° 6, entre otros, a partir de la revisión de la historia y los antecedentes de dicha adenda.
32. En este punto es importante reiterar que, de acuerdo con el precedente de observancia obligatoria aprobado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0040-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de septiembre de 2019, el inicio del procedimiento de interpretación de los contratos de concesión será siempre de oficio. Así, de acuerdo con dicho precedente, el Regulador puede tomar conocimiento de la existencia de indicios de ambigüedad en la lectura de una o más cláusulas de los Contratos de Concesión a través de comunicaciones de las partes; sin embargo, la facultad de determinar la existencia de la ambigüedad de las cláusulas y disponer el inicio de oficio del procedimiento de interpretación corresponde, exclusiva y excluyentemente, al Ositrán, en ejercicio de la función asignada mediante el inciso e) del artículo 7.1 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
33. Dicho lo anterior, en esta etapa del procedimiento se observa, al menos, estas posibles interpretaciones:
- (i) La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, comprenden únicamente a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
 - (ii) La Tarifa que se debe fijar a los pasajeros en transferencia en virtud del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión no solo comprenden a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
34. De conformidad con el artículo 29 del REGO del Ositrán, corresponde al Consejo Directivo, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura.
35. En el supuesto que se estime conveniente dar inicio a dicho procedimiento de interpretación contractual, correspondería informar dicha decisión al Concesionario y al MTC, así como brindar un plazo de diez (10) días hábiles para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación. Adicionalmente, en aplicación del principio de transparencia¹⁰ previsto en el REGO, correspondería también disponer la publicación de la resolución respectiva en el Diario Oficial “El Peruano”, para que los terceros interesados tomen conocimiento del mismo.

¹⁰ “Artículo 9.- Principios que rigen las acciones del OSITRAN
Las decisiones y acciones del OSITRAN se sustentan en los siguientes Principios:
(...)”

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

36. Finalmente, como se mencionó previamente, a la fecha se encuentra en curso el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia (iniciado mediante Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN), encontrándose en la etapa de elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador conforme a lo previsto en el artículo 31¹¹ del Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA)¹². Cabe mencionar que, al elaborar la Propuesta Tarifaria del Regulador, también corresponderá que el Ositrán evalúe la propuesta tarifaria presentada por el Concesionario por intermedio de la Carta C-LAP-GALG-2024-00309¹³, en la cual ha manifestado que, en línea con lo que ha señalado en su Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277, en su propuesta no ha incorporado a los pasajeros DOM-INT.
37. En tal sentido, el pronunciamiento que se emita en el marco del procedimiento de interpretación contractual respecto al sentido y alcance del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y de la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, resultará necesario para la elaboración de la Propuesta Tarifaria del Regulador, toda vez que definirá el alcance respecto de los cuales corresponde calcular la TUUA de Transferencia (definiéndose los pasajeros a los cuales corresponde aplicar dicha tarifa). En consecuencia, se considera que existe la necesidad de iniciar el procedimiento de interpretación contractual que el presente Informe Conjunto sustenta.

V. JUSTIFICACIÓN DE EMERGENCIA

38. El literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público atribuye al Ositrán la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
39. De conformidad con lo establecido en el artículo 29 del REGO, corresponde al Consejo Directivo del Ositrán, en única instancia administrativa, interpretar los contratos de concesión en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación de la Infraestructura¹⁴. Sin embargo, a la fecha de emisión del presente Informe Conjunto este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para que el Consejo Directivo sesione¹⁵, por lo que, conforme a lo señalado en el artículo 6 del ROF¹⁶, no resulta posible que el presente Informe Conjunto pueda ser objeto de debate ni aprobación por el Consejo Directivo de Ositrán.

¹¹ Artículo 31.- Continuation del procedimiento de oficio de fijación o revisión tarifaria
31.1. La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presenta a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán, en un plazo de (60) días, prorrogables de manera excepcional por treinta (30) días, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto
(...)

¹² Aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN.

¹³ Dicha carta fue presentada el 06 de septiembre de 2024. Cabe señalar que, dicha carta ha sido presentada sin formular ningún pedido de confidencialidad.

¹⁴ Dicha disposición también se encuentra recogida en el inciso 7 del artículo 7 del ROF, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual señala que es función del Consejo Directivo el interpretar los contratos de concesión y títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

¹⁵ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, 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.

El 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Diaz Guevara al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán, se sumó la renuncia del señor Julio Vidal Villanueva al cargo de miembro del Consejo Directivo del Ositrán.

¹⁶ “Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)

40. De acuerdo con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF¹⁷, 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.
41. 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”.
42. Siendo ello así y considerando la información públicamente comunicada por LAP respecto a la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros¹⁸ -prevista para diciembre de 2024-, a continuación, estas Gerencias evalúan si la aprobación del presente Informe Conjunto y, consecuentemente, la aprobación del inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, amerita que la Presidencia Ejecutiva proceda con adoptar de manera excepcional las medidas de emergencia correspondientes, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
43. En el presente caso, como se ha señalado anteriormente, la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia cuando entre en operación el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En ese sentido, mediante Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN se inició de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia en el AIJC.
44. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0309 recibida el 06 de septiembre de 2024, el Concesionario presentó su propuesta tarifaria. Considerando ello, en virtud al artículo 31 del RETA, una vez recibida la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentar a la Gerencia General la propuesta tarifaria del Ositrán en un plazo de sesenta (60) días hábiles, prorrogables por treinta (30) días hábiles, contados desde la presentación de la propuesta tarifaria de la Entidad Prestadora o del vencimiento del plazo otorgado para dicho efecto. En aplicación del artículo 19 del RETA, la Gerencia General cuenta con un plazo de cinco (5) días hábiles para remitir la propuesta tarifaria y sus adjuntos al Consejo Directivo, el mismo que, en un plazo de quince (15) días hábiles, dispondrá la publicación correspondiente.
45. Según el artículo 21 del RETA, la resolución que aprueba la publicación de la propuesta tarifaria concederá un plazo no menor de quince (15) días hábiles ni mayor a treinta (30) días hábiles para que los interesados puedan emitir sus comentarios a la misma.
46. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del RETA, en un plazo de quince (15) días hábiles de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles, corresponde a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentar a la Gerencia General el informe que sustente la

El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

¹⁷ “Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)”

10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;
(...)”.

¹⁸ Ver <https://nuevojorgechavez.com/nuevo-terminal/> . Última visita: 11 de septiembre de 2024.

resolución que aprueba la tarifa, adjuntando el proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final, la exposición de motivos del proyecto de resolución mencionado y la matriz de comentarios presentados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán. Una vez recibido tal informe, la Gerencia General cuenta con cinco (5) días hábiles para remitir al Consejo Directivo todos los documentos antes mencionados. De no tener observaciones, el Consejo Directivo emitirá la resolución correspondiente en un plazo de quince (15) días hábiles.

47. Cabe señalar que, a efectos de poder elaborar y aprobar la Propuesta Tarifaria del Regulador relativa a la TUUA de Transferencia aplicable en el AIJC, conforme lo establece el artículo 31 del RETA antes mencionado, en este caso se requiere previamente dilucidar la ambigüedad que existe en torno al ámbito de aplicación de la TUUA de Transferencia, en particular, si dicho término comprende solo a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM o no, a través de un procedimiento de interpretación contractual. En efecto, para realizar el cálculo de la Propuesta Tarifaria constituye un elemento indispensable que se encuentre definido el ámbito de aplicación de dicha tarifa.
48. Considerando que, a la fecha, no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el *quorum* requerido para la conformación del Consejo Directivo, así como los plazos previstos en el RETA para las etapas restantes del procedimiento de fijación tarifaria, se considera impostergable la aprobación del inicio del procedimiento de interpretación contractual que este Informe Conjunto sustenta.
49. En efecto, en el caso de que no se inicie el procedimiento de interpretación contractual, no se podrá continuar con la elaboración de la propuesta tarifaria de este Regulador, la etapa de comentarios por parte de los interesados sobre dicha propuesta, la realización de la audiencia para exponer la misma y la emisión de la decisión final. En tal sentido, se hace de una necesidad apremiante iniciar el procedimiento de interpretación contractual, a fin de que no se dilate indefinidamente la fijación de la TUUA de Transferencia, y así el Concesionario pueda contar con esta tarifa para la próxima puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC de acuerdo a lo contemplado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
50. En virtud de lo anteriormente expuesto y atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo que conlleva a la situación de emergencia identificada previamente, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva, la aprobación del presente Informe Conjunto y su correspondiente publicación, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

VI. CONCLUSIONES

51. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el MTC, y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC.
52. Mediante la Adenda N° 6 del referido Contrato de Concesión, entre otros aspectos, se estableció que, una vez que entre en operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros, el Concesionario cobrará la TUUA de Transferencia, de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
53. De acuerdo con el análisis efectuado se concluye que existe una ambigüedad en torno al término "pasajeros en transferencia" al cual se hace alusión en el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, aspecto que resulta indispensable definir a efectos de establecer el alcance de la TUUA de Transferencia aplicable en el Nuevo Terminal de Pasajeros. De manera particular, corresponde dilucidar si dicho término comprende solo a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM o no.

54. Asimismo, atendiendo a la imposibilidad fáctica para sesionar del Consejo Directivo y la justificación desarrollada en este documento, se estima necesario someter a consideración de la Presidencia Ejecutiva la aprobación del presente Informe Conjunto y la aprobación del inicio del procedimiento de interpretación contractual, como una medida de emergencia, en el marco de lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

VII. RECOMENDACIÓN

55. Se recomienda a la Gerencia General remitir el presente informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán.

Atentamente,

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

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

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefe de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
CHRISTIAN ROSALES MAYO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
**OSWALDO JEHOSHUA RODRIGUEZ
HERRERA**
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídico-
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
KIMBERLY LEÓN ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MARÍA ALEJANDRA MENDEZ VEGA
Especialista en Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT 2024119347

Se adjuntan:

- Resumen Ejecutivo
- Proyecto de Resolución de Presidencia