

**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
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2025
11:08:38 -0500**RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA****N° 0034-2025-PD-OSITRAN**

Lima, 12 de marzo de 2025

VISTOS:

El recurso de reconsideración presentado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) mediante la Carta N°0009-2025-GG/AETAI de fecha 29 de enero de 2025, complementado mediante la Carta N°0017-2025-GG/AETAI de fecha 07 de febrero de 2025, contra la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN; el Informe Conjunto N°00073-2025-IC-OSITRAN de fecha 10 de marzo de 2025, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

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

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

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

Que, 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 –y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión);

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

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

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2025 10:06:25 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2025 09:45:49 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2025 09:10:46 -0500

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

Presidencia del Consejo Directivo

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

Que, mediante la Resolución de Presidencia N°0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N°00141-2024-IC-OSITRAN, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N°6 del Contrato de Concesión;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN – publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025 – se interpretó el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, en el siguiente sentido:

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

Que, a través de la Carta N°0009-2025-GG/AETAI recibida el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN. Además, el 07 de febrero de 2025, AETAI presentó la Carta N°0017-2025-GG/AETAI complementando los argumentos expuestos en su recurso de reconsideración;

Que, mediante la Carta N°C-LAP-GALG-2025-0057, recibida el 03 de marzo de 2025, LAP presentó su posición sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI;

Que, de otro lado, desde el 23 de octubre de 2023 el Consejo Directivo del Ositrán no cuenta con el *quorum* para sesionar, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N°012-2015-PCM y sus modificatorias (en adelante, el ROF);

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

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

Que, mediante el Informe Conjunto N°00073-2025-IC-OSITRAN de fecha 10 de marzo de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica opinan que corresponde declarar infundado el recurso de reconsideración presentado por AETAI contra la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN; asimismo, señalan que dicho informe debe ser puesto en consideración de la Presidencia Ejecutiva, al configurarse una situación de emergencia conforme a lo previsto en el numeral 10 del artículo 9 del ROF;

Que, luego de la revisión respectiva, la Presidencia Ejecutiva manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N°00073-2025-IC-OSITRAN constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

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

Presidencia del Consejo Directivo

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

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar infundado el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional mediante la Carta N°0009-2025-GG/AETAI de fecha 29 de enero de 2025, complementada mediante la Carta N°0017-2025-GG/AETAI de fecha 07 de febrero de 2025; en consecuencia, se confirma la Resolución de Presidencia N°0003-2025-PD-OSITRAN y se da por agotada la vía administrativa.

Artículo 2°.- Notificar la presente resolución y el Informe Conjunto N°00073-2025-IC-OSITRAN, a la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, a Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 3°.- Disponer la publicación de la presente resolución y la del Informe Conjunto N°00073-2025-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano (<http://www.gob.pe/ositrان>).

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

Regístrese, comuníquese y publíquese

Firmada por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visada por

JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO

Gerente General

Gerencia General

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT. 2025035367

**INFORME CONJUNTO N° 00073-2025-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)**

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025
19:19:18 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE,
LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/03/2025
07:33:44 -0500

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

Asunto : Recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 0003-2025-PD-OSITRAN que interpreta el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Fecha : 10 de marzo de 2025

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión sobre el recurso de reconsideración interpuesto por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN que interpreta el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, el Concedente o MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC (en adelante, el Contrato de Concesión).

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.

3. 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: CASTILLO MAR Ruth
Eliana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 20:11:50 -0500

Visado por:
ROSALES MAYO, CHRISTIAN JUAN
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:32:17 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:26:45 -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.

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: ALVAREZ HUAMAN Junior
Misael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:14:25 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:07:29 -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 en transferencia en el AIJC (en adelante, TUUA de Transferencia), de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
 - La Adenda N° 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
 - La Adenda N° 8 se suscribió el 19 de agosto de 2024.
4. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC administrado por LAP, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto³.
 5. A través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 recibida con fecha 20 de agosto de 2024, LAP presentó dos informes de estudios jurídicos⁴ a través de los cuales sustentaba los pasajeros en transferencia respecto a los cuales corresponde que se fije la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
 6. Mediante el artículo 1° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
 7. A través del artículo 2° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, se dispuso notificar al Concedente y al Concesionario, concediéndoles a cada uno un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación antes indicada para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación. La mencionada resolución fue notificada a LAP y al MTC el 24 de septiembre de 2024, mediante los Oficios N° 00461-2024-PD-OSITRAN y N° 00462-2024-PD-OSITRAN, respectivamente.
 8. Mediante la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI recibida el 01 de octubre de 2024, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) solicitó – entre otros – brindarles una reunión con relación al procedimiento de interpretación contractual.
 9. El 10 de octubre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 con su posición sobre el procedimiento de interpretación contractual.
 10. En atención a la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI, por intermedio del Oficio N° 00259-2024-

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

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

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

GRE-OSITRAN notificado a AETAI el 11 de octubre de 2024, se comunicó la programación de una reunión presencial para el 22 de octubre de 2024 en la Sede Central de Ositrán.

11. Por intermedio del Oficio N° 3888-2024-MTC/19, recibido el 10 de octubre de 2024, el MTC solicitó una ampliación de plazo por dos (2) días hábiles adicionales al plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN para manifestar su posición sobre la materia de interpretación. Dicha prórroga fue concedida por intermedio del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN, notificado al MTC el 14 de octubre de 2024, asimismo, mediante el señalado oficio, se hizo de conocimiento del MTC la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 presentada por LAP.
12. El 18 de octubre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, el mismo que contiene la posición del Concedente con relación al pasajero en transferencia del AIJC.
13. El 22 de octubre de 2024, a solicitud de AETAI, se llevó a cabo una reunión presencial en la Sede Central de Ositrán que contó con la participación de sus representantes y funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.
14. Mediante el Oficio N° 00260-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 22 de octubre de 2024 a LAP, se hizo de su conocimiento el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02 presentados por el MTC.
15. Con fecha 29 de octubre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 pronunciándose sobre la materia de interpretación.
16. Mediante el Oficio N° 00263-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 04 de noviembre de 2024, se remitió al MTC – con copia al Concesionario, notificado en la misma fecha – la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 así como la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 y sus dos (2) informes legales adjuntos⁵.
17. Con fecha 13 de noviembre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-00431 con el fin de emitir su opinión sobre el procedimiento de interpretación contractual.
18. Mediante el Oficio N° 00269-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 19 de noviembre de 2024, se remitió al MTC – con copia al Concesionario, notificado en la misma fecha – la Carta C-LAP-GALG-2024-00431, concediéndole un plazo de cinco (5) días hábiles para que se pronuncie, de considerarlo necesario.
19. El 29 de noviembre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4365-2024-MTC/19, ratificando el Informe N° 3162-2024-MTC-19.02 enviado a este Organismo Regulador con fecha 18 de octubre de 2024.
20. Mediante el Oficio N° 00285-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 12 de diciembre de 2024 a LAP, se remitió el Oficio N° 4365-2024-MTC/19 presentado por el MTC.
21. El 26 de diciembre de 2024 AETAI presentó la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI en la cual manifestó su opinión sobre la materia de interpretación contractual.
22. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2025 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025, se interpretó

⁵ Como se señaló en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, LAP formuló un pedido de confidencialidad respecto de los dos (2) informes legales. Mediante la Resolución de Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN de fecha 25 de septiembre de 2024 se denegó dicho pedido de confidencialidad, siendo que, a la fecha, dicha decisión administrativa ha quedado consentida, por lo que la información tiene carácter público.

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

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

23. Mediante Oficios N° 00023-2025-PD-OSITRAN y 00024-2025-PD-OSITRAN, notificados el 9 de enero de 2025, se puso en conocimiento de LAP y del MTC, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
24. A través de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI recibida el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
25. Mediante los Oficios N° 00033-2025-GRE-OSITRAN y N° 00034-2025-GRE-OSITRAN, notificados el 4 de febrero de 2025, se puso en conocimiento de LAP y del MTC, respectivamente, el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
26. El 07 de febrero de 2025, AETAI presentó la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI complementando los argumentos expuestos en su recurso de reconsideración.
27. Mediante Oficios N° 0037-2025-GRE-OSITRAN y 0038-2025-GRE-OSITRAN de fecha 11 de febrero, se puso en conocimiento del Concesionario y del Concedente, respectivamente, la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI presentada por AETAI.
28. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057, recibida el 03 de marzo de 2025, LAP presentó su posición sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI.
29. El 05 de marzo de 2025 se notificó el Oficio N° 0047-2025-GRE-OSITRAN al MTC, remitiéndole para conocimiento la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057 presentada por el Concesionario.
30. El 06 de marzo de 2025 se notificó el Oficio N° 0046-2025-GRE-OSITRAN a AETAI, remitiéndole para conocimiento la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057 presentada por el Concesionario.

I. ANÁLISIS

I.1. Sobre la admisibilidad y procedencia del recurso de reconsideración

31. A continuación, se analizará si el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI cumple con los requisitos previstos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, (en adelante, TUO de la LPAG), así como en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA).
32. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 219⁶ del TUO de la LPAG, en concordancia con el artículo 217⁷ del mismo cuerpo normativo, los administrados tienen la facultad de ejercer, en vía administrativa, su derecho de contradicción contra actos administrativos que se suponen violan, desconocen o lesionan un derecho o interés legítimo. Asimismo, el artículo 219 antes indicado establece que, el recurso de reconsideración debe ser interpuesto ante el mismo órgano que dictó el acto administrativo que es materia de impugnación, debiendo sustentarse en nueva prueba, salvo que se trate de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, en cuyo caso no se requiere nueva prueba.
33. Por su parte, el artículo 221⁸ del TUO de la LPAG dispone que el recurso administrativo que se interponga debe identificar el acto que se recurre, así como debe cumplir con los demás requisitos que el artículo 124⁹ de la citada norma. Adicionalmente, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 218¹⁰ del TUO de la LPAG, el plazo para la interposición de los recursos administrativos es de quince (15) días hábiles perentorios, vencidos los cuales se perderá el derecho a articularlos quedando firme el acto.
34. En línea con el TUO de la LPAG, el artículo 43¹¹ del RETA dispone que, frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento correspondiente, cabe la interposición de un recurso de reconsideración ante el Consejo Directivo del Ositrán. Asimismo, señala que dicho órgano contará con un plazo máximo de treinta (30) días para resolver el mencionado recurso impugnativo.
35. En síntesis, los requisitos concurrentes que son necesarios para la interposición del recurso de reconsideración son los siguientes:

⁶ **“Artículo 219.- Recurso de reconsideración**
El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación.”

⁷ **“Artículo 217. Facultad de contradicción**
217.1 Conforme a lo señalado en el artículo 120, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo.”

⁸ **“Artículo 221.- Requisitos del recurso**
El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124.”

⁹ **“Artículo 124.- Requisitos de los escritos**
Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:
1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.

- (i) Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de impugnación.
 - (ii) Que se sustente en nueva prueba, salvo que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
 - (iii) Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar.
 - (iv) Que interponga el recurso aquel administrado que tiene legítimo interés pues el acto administrativo le es aplicable y le ocasiona un agravio.
 - (v) Que el escrito contenga los requisitos de forma previstos en el artículo 124 del TUO de la LPAG.
36. A través del escrito presentado el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso su recurso de reconsideración ante el mismo órgano que emitió dicha resolución, cumpliendo así con el primer requisito establecido por el TUO de la LPAG.
37. En cuanto al segundo requisito, en este caso no se requiere la presentación de nueva prueba, en tanto se trata de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia. Por tanto, el segundo requisito también se cumple.
38. Asimismo, respecto al tercer requisito, atendiendo a que AETAI tomó conocimiento de la Resolución impugnada el 11 de enero de 2025 (fecha de publicación de la mencionada Resolución en el Diario Oficial El Peruano) y que el recurso de reconsideración fue interpuesto por AETAI el 29 de enero de 2025, se verifica el cumplimiento de dicho requisito.
39. Adicionalmente, AETAI constituye una Organización Representativa de Usuarios, en tanto que, conforme a su objeto social, agrupa a las personas naturales y jurídicas que realizan servicio de transporte aéreo regular o no regular de pasajeros y/o carga en el Perú. Siendo ello así, AETAI cuenta con legítimo interés para interponer recurso de reconsideración contra el acto administrativo en cuestión, por lo que el cuarto requisito también se cumple.
40. Además, se verifica que el recurso de reconsideración interpuesto consigna los requisitos de forma previstos en el artículo 124 del TUO de la LPAG, cumpliéndose así con el quinto requisito.

2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.

3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.

4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.

5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio.

6. La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.

7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados."

10 **"Artículo 218. Recursos administrativos**

(...)

218.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deberán resolverse en el plazo de treinta (30) días."

11 **"Artículo 43.- Medios impugnatorios**

43.1. Frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento; procede la interposición del recurso de reconsideración de conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 y la Ley N° 27838.

43.2 El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de treinta (30) días para resolver el recurso de reconsideración con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica."

41. En conclusión, el recurso administrativo interpuesto por AETAI ha cumplido con todos los requisitos de admisibilidad y procedencia establecidos en el TUO de la LPAG.

1.2. Argumentos planteados por AETAI en su recurso de reconsideración

42. Como sustento de su recurso de reconsideración, AETAI plantea los siguientes argumentos:
- (i) No se ha realizado una evaluación integral que verifique que, como resultado de la interpretación del contrato que está realizando el Regulador no se ha alterado el equilibrio de la Adenda N° 6. AETAI señala que, cuando se suscribió la Adenda N° 6, el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión no cambió, es decir, no deberían haberse generado beneficios extraordinarios al Concesionario. Respetando este principio, la interpretación del contrato realizada por el Regulador tampoco debería implicar un cambio en los beneficios del Concesionario. Si eso ocurriera entonces la interpretación realizada por el Ositrán no recogería el principio con el cual se suscribió la Adenda.

En el punto 206 del Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN (en adelante, Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada) se dice que: “El Concesionario agrega que, en el Informe N° 60-2013-MTC/25, el Concedente señaló que, al momento de fijar la TUUA a los pasajeros en transferencia, Ositrán debe verificar las condiciones económicas de la concesión y, además, que no se produzca una afectación a su equilibrio económico – financiero.” Así, destaca que, en su escrito, LAP también señaló que existía un equilibrio económico financiero de las prestaciones en la propuesta de Sexta Adenda.

De esta forma, AETAI considera que compete al Regulador demostrar que su interpretación del contrato no altera el equilibrio económico del Contrato que fue establecido en la Adenda N° 6. Sobre ello refiere que, si la interpretación no altera el equilibrio, entonces se encontraría acorde con el contenido de la Adenda N° 6; caso contrario, el cobro de la TUUA de Transferencia tendrá que realizarse a los pasajeros DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM o en su defecto, a ninguno.

Por otra parte, AETAI menciona que el Ositrán ha señalado que todos los tipos de pasajeros: DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT son pasajeros de transferencia, en “términos generales”, pero en aplicación de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman el TUUA, es decir, los DOM-DOM e INT-INT.

Al respecto, AETAI alega que la afirmación del Ositrán debería sustentarse en que el cobro de la TUUA de transferencia a los pasajeros DOM-DOM e INT-INT no altera el equilibrio económico financiero del Contrato. A su juicio, este análisis debería ser integral (incluyendo a los DOM-INT e INT-DOM) para corroborar que el “espíritu” de la Adenda N° 6 era cobrar únicamente a los DOM-DOM e INT-INT.

- (ii) Respecto al término de “pasajero de transferencia”, en el numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo N° 5 no precisa los tipos de pasajeros que calzan en este concepto, así como el alcance del servicio; Asimismo, no existe la diferencia con los servicios incluidos en la TUUA de salida del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Al respecto, señala que, el Ositrán justificó el inicio del procedimiento de interpretación en la “ambigüedad” que existía en torno al término “pasajero en transferencia”, y que por ello resultaba “indispensable definir a efectos de establecer el alcance de la TUUA de Transferencia”. Según AETAI, de este modo, el Regulador implícitamente señaló en su informe que resulta necesario definir conceptualmente los alcances del servicio

de transferencia en el AIJCH¹².

Sobre el particular, refiere que, en cuanto a los alcances del concepto “pasajero en transferencia” LAP tenía definido el concepto de “pasajero en transferencia” desde el año 2021. En efecto, en el documento titulado “Procedimiento para la llegada del pasajero en el AIJC (Term P 28)” publicado por LAP en el año 2021, el pasajero en transferencia es definido como:

“Pasajero en transferencia: persona que llega al aeropuerto en un vuelo y continúa su viaje en otro vuelo de la misma línea aérea o de otra aerolínea, sin tiempo de permanencia límite definido.”

De manera similar, en el documento titulado “Instructivo para las operaciones de equipajes facturado en transferencia, en el centro de carga del AIJCH (OPER-CA-01)” publicado por LAP en el 2018, el equipaje de transferencia queda definido como:

“Equipaje de Transferencia: Es aquel equipaje facturado de los pasajeros que deben hacer conexión directa entre dos vuelos distintos, la misma puede ser entre la misma o distinta aerolíneas durante su viaje.”

Así, AETAI sostiene que, de acuerdo con la definición de LAP el pasajero en conexión es aquel que arriba al terminal, pero cambia de vuelo para continuar con su viaje al destino final. Es decir, las definiciones de LAP de pasajero de transferencia no distingue entre pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT, pues -como lo reconoce el propio Concesionario- sólo existe un único concepto de “pasajero en transferencia”.

En consecuencia, a juicio de AETAI, la definición del “pasajero en transferencia” siempre estuvo presente para LAP, y en la experiencia internacional de la industria aeroportuaria, destacando que dicha definición no diferencia entre pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT. Por lo tanto, AETAI considera que nunca existió ambigüedad en torno al concepto de “pasajero en transferencia”. Adicionalmente, AETAI señala que el concepto de pasajero en transferencia LAP (2021) cumple una de las características concurrentes que plantea el Regulador en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada:

“(i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. [...]”

Por último, AETAI señala que, la razón por la cual LAP no establece diferencia entre los pasajeros en transferencia (DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT) es porque todos son “pasajeros en transferencia” y, en consecuencia, únicamente deberían pagar la TUUA de transferencia.

- (iii) AETAI manifiesta que, tal como ha señalado el Ositrán en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada¹³, no existe en la propuesta técnica de LAP ningún pasajero denominado DOM-INT. Solo existen pasajeros internacionales, tránsito y a bordo nacionales. En consecuencia, a juicio de AETAI, desde el punto de vista de lo establecido en el Contrato de Concesión no existe ninguna cláusula que faculte a LAP a cobrar por pasajero DOM-INT. Asimismo, señala que en el Contrato de Concesión tampoco se recoge el pago de la TUUA por concepto INT-DOM.

¹² AETAI cita párrafo 53 del Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN.

¹³ AETAI cita los párrafos 376 a 380 del Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada.

Asimismo, refiere que, si en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, el Regulador señala que el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT no proviene de la propuesta técnica del Concesionario, sino de la interpretación contractual del Regulador, entonces, se debe evaluar si la referida interpretación no alteró el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, considerando que los flujos de pasajeros de DOM-INT (e INT- DOM) no están en la demanda que LAP utilizó para propuesta técnica, tal y como lo precisa el Regulador en su informe.

- (iv) Asimismo, AETAI señala que, a través de la interpretación, el Regulador ha propuesto que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia cumplan con el siguiente criterio: que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Sobre ello, AETAI indica que, acorde con la experiencia y la información de LAP, dicha condición no se está cumpliendo y tampoco sería necesaria para la prestación del servicio. Al respecto menciona que, según la página web y los documentos de LAP, los pasajeros en transferencia INT-DOM y DOM-INT no necesitan de salir a las zonas públicas del nuevo terminal, es decir, no se trata de un insumo que sea indispensable para la prestación del servicio. Por el contrario, aplicar este criterio interpretativo sólo incrementaría el costo para los pasajeros de conexión injustificadamente y aumentaría el tiempo de procesamiento, así como el riesgo de pérdida de equipaje y vuelo.

Asimismo, AETAI refiere que los pasajeros DOM-DOM e INT-DOM presentan el mismo “proceso de viaje” (ambos pasajeros salen a la zona pública), la única diferencia es que al pasajero INT-DOM le cobran el TUUA de Salida. Así, según AETAI, la actuación de LAP muestra que existe sólo una definición de “pasajero en transferencia” y deja sin efecto el criterio del Regulador de “no tener acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional”

- (v) En el documento titulado “ORAT – Deboarding, transfer and inadmissible passengers” (12/03/2024) se evidencia que los pasajeros en conexión no requieren trasladarse a la zona pública (con excepción de aquellos que salen fuera del aeropuerto), por consiguiente, con el criterio de Ositrán, que es el uso limitado de los servicios de TUUA, entonces, todos los pasajeros son de conexión o transferencia (DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT) pues no requieren todos los servicios que le corresponde con el TUUA de Salida, lo que si resulta consistente con la definición de “pasajero en transferencia”.
- (vi) AETAI indica que, de la revisión del Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, Versión 000, Página 1 de 21, Fecha de aprobación:31/01/2025), se acredita que se desarrollan procesos específicos para los flujos de pasajeros en conexión INT-INT, DOM-DOM, INT-DOM y DOM-INT; asimismo, se indica que se contará con los siguientes servicios en la zona de conexiones:
- *Guías de Aeropuerto Se asignará personal de orientación en los principales flujos de conexiones de acuerdo con la necesidad operativa del turno. Este equipo estará a cargo de orientar a los pasajeros sobre los siguientes procesos, información de puertas de embarque, establecimientos comerciales y atención de LLAA.
El equipo de guías de aeropuerto se encuentra a cargo del equipo de Terminales de la Gerencia de Operaciones.*
 - *Counter de LLAA La zona de conexión nacional e internacional cuenta con counters disponibles para las LLAA que requieran atender a sus pasajeros en este punto del proceso. La asignación será realizará en coordinación con la Gerencia comercial y el equipamiento coordinado entre el proveedor de sistemas y el cute club.*

- *Pantallas FIDS El núcleo de conexión en el segundo nivel y el resto de flujos que permiten hacer el proceso de transferencia, contará con pantallas FIDS necesarias para brindar información de las puertas de embarque y estado de vuelos a los pasajeros que deban realizar este proceso.*

Según AETAI, lo anterior ratifica que la interpretación del contrato realizada por el Regulador no está acorde con lo que LAP ha venido implementando en el AIJC según su página web.

I.3. Posición de LAP sobre el recurso de reconsideración presentado por AETAI

43. Como se mencionó en la sección de antecedentes del presente informe, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057, el Concesionario presentó su posición sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, señalando que el mismo debería ser declarado infundado en todos sus extremos. Así, el Concesionario señala lo siguiente:

- AETAI señala genéricamente y sin mayor sustento que el Ositrán no habría realizado una “evaluación integral” sobre el equilibrio económico-financiero de la Concesión para emitir la Resolución de Interpretación. Sin embargo, LAP hace notar que el procedimiento de interpretación seguido por este organismo regulador tiene por objeto el análisis de las disposiciones del Contrato de Concesión sujetas a interpretación, y no implica, ni podría comprender una evaluación regulatoria sobre el equilibrio económico-financiero de la Concesión. En ese sentido, de acuerdo con LAP, este argumento de AETAI debe ser desestimado de plano, por ser manifiestamente impertinente en el procedimiento de interpretación.
- AETAI alega que el concepto general de “pasajero en transferencia” sería único y no distinguiría entre pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT, por lo que, bajo su criterio, debería establecerse una única tarifa a tales pasajeros.

Al respecto, señala que AETAI busca desconocer u omitir que el Contrato de Concesión, incluyendo su Adenda 6 y las interpretaciones que uniformemente se han emitido al respecto, parte del criterio de “puesta a disposición de los servicios” para el cobro de la TUUA. Así, indica que, precisamente y tal como desarrolló el Ositrán en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada al analizar los argumentos presentados por AETAI, el análisis sobre el cobro de la TUUA de Transferencia no se debe agotar en una definición lingüística u operativa, sino que debe ser interpretado según la Adenda 6 del Contrato de Concesión, la cual incorpora al Anexo 5 del Contrato que “la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan”. En particular, refiere que el mencionado Informe Conjunto ya ha analizado estos aspectos y ha reconocido los múltiples pronunciamientos emitidos desde el año 2004 por Ositrán y el Concedente con relación al criterio de “puesta a disposición de los servicios”, por ejemplo, al indicar lo siguiente:

“446. No obstante, es preciso indicar que, de acuerdo con la interpretación histórica anteriormente desarrollada, el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia no se agota con la definición indicada en el párrafo precedente – que es con la que coincide AETAI – sino que también se observa que al establecer el cobro de la TUUA de Transferencia se tuvo en consideración si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En efecto, de acuerdo con el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en aras de instrumentalizar las interpretaciones contractuales aprobadas mediante el Acuerdo N° 568-156-04- CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CDOSITRAN, los pasajeros en transferencia deberían pagar una

tarifa distinta a la TUUA (Internacional o Nacional) que corresponda a la cantidad de servicios ofrecidos a estos, (...) que no reciben la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Cabe resaltar que ello fue ratificado por el MTC a través del Informe N° 60-2013-MTC/25 y el Informe N° 092-2013-MTC/25, emitidos también en el marco de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión” (Énfasis agregado).

De este modo, LAP señala que es claro que el cobro de tarifas diferenciadas se sustenta en la puesta a disposición de servicios a cada clase de pasajero, conforme ha sido reconocido a lo largo de la concesión. Así, refiere que AETAI no puede pretender desconocer el contenido de las disposiciones contractuales ni los pronunciamientos emitidos uniformemente por Ositrán y el Concedente respecto al criterio de “puesta a disposición de los servicios”. Tales pronunciamientos son actos firmes y públicos que no pueden ser omitidos en la interpretación del Contrato de Concesión.

Adicionalmente, LAP advierte que AETAI incurre en imprecisiones al indicar que LAP habría “reconocido” que solo existe un único concepto de “pasajero de transferencia” en las disposiciones operativas contenidas en el “Procedimiento para la llegada del pasajero en el AIJC (Term P 28)” publicado en el 2021 y en el “Instructivo para las operaciones de equipajes facturado en transferencia, en el centro de carga del AIJCH (OPER-CA-01)” publicado en el 2018. Sobre ello, menciona que, conforme se puede apreciar a partir de sus propios títulos, contenido y naturaleza, dichos documentos operativos referidos al Terminal Actual del AIJC son manifiestamente impertinentes, debido a que no guardan relación alguna con la interpretación de las disposiciones del Contrato de Concesión y su Adenda 6, ni tienen incidencia en el análisis sobre el cobro de la TUUA de Transferencia en el Nuevo Terminal del AIJC.

- Asimismo, LAP señala que, AETAI presenta de manera descontextualizada el documento “ORAT – Deboarding, transfer and inadmissible passengers” de fecha 12 de marzo de 2024 (el “ORAT 12.3.2024”), indicando que este evidenciaría que “los pasajeros en conexión no requieren trasladarse a la zona pública”. Sobre ello, indica que AETAI conoce que dicho documento operativo se encuentra desactualizado y fue emitido con anterioridad a la modificación del flujo de pasajeros comunicado a Ositrán mediante la Carta C-LAP-GPF2024-0141 de fecha 12 de setiembre de 2024.

LAP señala que, conforme se ha manifestado desde el inicio del procedimiento de interpretación y ha sido reconocido en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, con posterioridad al mes de marzo de 2024, de acuerdo con sus derechos y potestades para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal del AIJC, LAP definió el flujo de pasajeros en el AIJC, según el cual los Pasajeros DOM-INT, al igual que los Pasajeros INT-DOM, requieren de trasladarse a la zona pública del AIJC, siendo ello totalmente regular y sin que implique algún incumplimiento a los estándares y Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Contrato de Concesión.

Así, el Concesionario indica que, todo esto ha venido siendo coordinado y puesto en conocimiento a las aerolíneas y todos los *stakeholders* involucrados a través de diversas comunicaciones, tales como los correos electrónicos adjunto a la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057. Sobre ello, señala que, en tales correos se puede apreciar las coordinaciones y actualizaciones de la información sobre los “Procedimientos Operativos Estándar (SOP)” que ha venido realizando LAP con las aerolíneas y demás *stakeholders*, incluyendo la actualización del ORAT

12.3.2024¹⁴.

Asimismo, el Concesionario refiere que AETAI desconoce que el ORAT 12.3.2024 no es, ni nunca fue, un documento vinculante ni definitivo sobre las operaciones y flujos de pasajeros en el Nuevo Terminal del AIJC. Por el contrario, se trata de un documento operativo que puede estar sujeto a actualizaciones y modificaciones. En tal sentido, LAP señala que todas las afirmaciones de AETAI sobre el ORAT 12.3.2024 deben ser descartadas y desestimadas de plano, en tanto se trata de un documento operativo referencial y desactualizado.

- De otro lado, LAP alega que AETAI señala genéricamente y sin mayor sustento que “obligar” a los pasajeros en transferencia a salir a la zona pública del AIJC, generaría ineficiencias e “incentivos al concesionario para alargar los procesos de embarque con la finalidad de cobrar la tarifa más alta”. Según indica, tales afirmaciones son incorrectas y no cuentan con justificación alguna, debido a que todos los flujos de pasajeros en el Nuevo Terminal del AIJC cumplen con todos los estándares exigidos por el marco contractual y normativo aplicable. Así, refiere que a través de este argumento, AETAI buscaría desconocer, nuevamente, que LAP cuenta con las potestades para definir la configuración y organización del AIJC, siempre y cuando se cumplan con los estándares del Contrato de Concesión, tales como el cumplimiento de los RTM y los planes de diseño del AIJC.
- En cuanto a las alegaciones respecto a la información publicada en la página web de LAP sobre los flujos de los pasajeros en el Terminal Actual AIJC, LAP señala que se trata de información errada, impertinente y descontextualizada; ya que no se refiere a los recorridos que seguirán los pasajeros en el Nuevo Terminal, por lo que debe ser descartada de plano.

Así, señala que a través de su recurso de reconsideración y el informe presentado como Anexo 1- C de dicho documento, AETAI formula una serie de afirmaciones confusas e imprecisas sobre los supuestos recorridos que realizan los pasajeros en el Terminal Actual del AIJC, con el único objetivo de sostener de manera inexacta que los “pasajeros en transferencia” realizarían el “mismo proceso de viaje” en el AIJC. No obstante, las descripciones contenidas en los documentos presentados por AETAI sobre el flujo o recorrido de los “pasajeros en transferencia” en el Terminal Actual es incorrecta. Asimismo, menciona que LAP ha informado en distintas oportunidades al Ositrán y los *stakeholders* del Proyecto sobre los flujos previstos que realizarán los Pasajeros DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM en el Nuevo Terminal del AIJC, teniendo cada uno de dichos recorridos singularidades particulares. En tal sentido, LAP destaca que no corresponde a la verdad que los “pasajeros en transferencia” realicen el “mismo proceso de viaje”, como señala AETAI.

- Por último, LAP señala que por medio del escrito ampliatorio a su recurso de reconsideración, AETAI presenta el “Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039)” del mes de enero de 2025, el cual es interpretado y citado de manera incorrecta en tal escrito. A mayor detalle, con la presentación del procedimiento citado del mes de enero de 2025, AETAI busca sostener que “los pasajeros DOM-DOM e INT-DOM presentan el mismo proceso de viaje”, al señalar que ambas clases de pasajeros saldrían a la zona pública del AIJC. En efecto, el “Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P039)” no guarda relación con las conclusiones que señala AETAI, debido a que es claro y fácilmente identificable que los diagramas y la explicación de flujo que los

¹⁴ LAP menciona que, en dichos correos se puede observar las coordinaciones y actualizaciones informadas con fechas 13 de mayo, 6 de junio, 18 de junio, 15 de julio, 19 de julio, 31 de julio y 16 de agosto de 2024.

Pasajeros DOM-DOM e INT-INT (quienes no saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal) tienen un flujo diferente a los Pasajeros DOM-INT e INT-DOM (quienes sí saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal), respectivamente.

Es decir, según LAP, el “Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039)” ha sido presentado por AETAI de modo descontextualizado, incorrecto, y contradictorio en el procedimiento de interpretación contractual.

I.4. Análisis de las Gerencias

44. En cuanto al argumento señalado en el **punto (i) precedente**, AETAI esencialmente cuestiona que la interpretación contractual realizada a través de la resolución impugnada no comprenda un análisis sobre si tal interpretación altera el equilibrio económico financiero de la concesión. Así, refiere que, la interpretación no podría implicar cambios en los beneficios del Concesionario.
45. Al respecto, como se indicó en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos de Interpretación del Ositrán), 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.
46. De acuerdo con lo previsto en los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, se entiende por interpretación a aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significado de un contrato de concesión. Así, la interpretación de un contrato busca determinar de manera precisa cuál es el verdadero sentido, finalidad y alcance de las cláusulas contractuales a fin de posibilitar su aplicación, cuando estas son ambiguas, oscuras o poco claras.
47. Además, según dichos Lineamientos de Interpretación del Ositrán, el Organismo Regulador interpreta los contratos de concesión utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni ampliar su alcance; (ii) el lógico, que resuelve lo que se quiso decir en la cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado; (iii) el sistemático, por comparación con otras cláusulas, el cual busca atribuirle sentido a la cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; y, (iv) el histórico, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente, detectando la intención del promotor de la inversión privada. Ello, en línea con los criterios de interpretación recogidos en el Código Civil.
48. Sobre los alcances de la interpretación, Barchi (2007)¹⁵ sostiene que por interpretación debe entenderse a aquella “(...) operación mediante la cual se le atribuye un significado a los signos que manifiestan la voluntad contractual, entendida como ‘voluntad común’ de una determinada regulación contractual”. Para tal efecto, precisa que: “[c]omo el contrato es un acuerdo, es decir, un recíproco consenso el significado del contrato debe responder a aquello que las partes han entendido establecer; por tanto, la interpretación no está dirigida a determinar la voluntad de una y de la otra parte, sino la voluntad ‘común’ que se traduce en el acuerdo”.
49. En el mismo sentido, Vidal Ramírez (2007)¹⁶ agrega que “(...) la labor hermenéutica deba consistir en establecer cómo es que se ha querido ‘crear, regular, modificar o extinguir una

¹⁵ BARCHI VELAOCHAGA, Luciano, La Interpretación del Contrato en el Código Civil Peruano de 1984. En: Tratado de la Interpretación del Contrato en América Latina, Lima, Editora Jurídica Grijley, Tomo III, 2007. p.1768

¹⁶ VIDAL RAMÍREZ, Fernando. La interpretación del Contrato en el Derecho Peruano. En: Op. Cit. Tomo II. p. 1649.

relación jurídica patrimonial'. Para ello, el intérprete podrá hacer uso de diversos métodos de interpretación, como pueden ser el gramatical, el lógico, el sistemático, el histórico, el analógico y el de los usos y costumbres, conjugándolos en lo que pueda contribuir a esclarecer 'lo expresado' como reflejo de la voluntad interna de los contratantes. Pero como lo dispone el artículo 168, sometido al principio de buena fe".

50. Dicho ello, es oportuno recordar que el presente procedimiento de interpretación contractual se inició toda vez que se pudo advertir la existencia de 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, tal como se expone en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, a través de la cual se aprobó el inicio del procedimiento de interpretación contractual:

"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."

51. Es así que, el procedimiento de interpretación contractual se inició con el objetivo de determinar los pasajeros en transferencia a los cuales se les debe cobrar la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. De ese modo, para llevar a cabo la interpretación contractual, se recurrió a los métodos de interpretación previstos en la normativa.
52. Efectivamente, en primer lugar, se recurrió al texto plasmado en el Contrato de Concesión; sin embargo, en la medida que ello no resultaba suficiente para esclarecer la voluntad común de las Partes al suscribir la Adenda N° 6, en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales debe cobrar la TUUA de Transferencia, como se explicó en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, se recurrió a los antecedentes de la Adenda N° 6, tal como se cita a continuación:

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

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

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

273. Al respecto, se puede observar que, a través de la Adenda N° 6 se modificó el literal a), señalándose que: (i) la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales; y, (ii) a los pasajeros en transferencia se les aplica

una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas; precisándose que, esta última tarifa se cobrará a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato.

274. Así, a partir de una lectura literal del Contrato de Concesión se puede observar que este no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6; sin embargo, no se puede perder de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.

275. En este punto, es importante notar que, si bien a partir de una lectura literal de la Adenda N° 6 se obtiene una guía para determinar el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia, en el presente caso – y tal como lo ha planteado LAP – se considera pertinente recurrir a los antecedentes relativos a la suscripción de dicha adenda a efectos de obtener claridad sobre lo que buscaban las Partes con la suscripción de la misma, en torno al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA a que se refiere dicha adenda.

276. Por tal razón, como lo indican los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, conviene recurrir al método de interpretación histórico de la Adenda N° 6, lo que implica acudir a los antecedentes de esta, a fin de determinar el alcance del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 a partir de la determinación de la común intención de las Partes.

53. De ese modo, luego de la revisión de lo expresamente plasmado en el Contrato de Concesión y de haber revisado los antecedentes de la Adenda N° 6, en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se concluyó lo siguiente:

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

a) Bajo una interpretación literal del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se puede afirmar que el mismo no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.

b) Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes: (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

c) Como se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional),

detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

d) Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

54. En consecuencia, a través de la interpretación contractual se resolvió el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia, siendo aquellos que cumplen con los dos criterios concurrentes (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Es importante reiterar que, a través de los métodos de interpretación lo que se ha buscado es esclarecer cuál fue la común voluntad de las Partes en cuanto a ese punto al suscribir la Adenda N° 6. Así, a través de la interpretación contractual no se ha generado ni restringido derechos u obligaciones pactadas por las Partes en el Contrato de Concesión.
55. AETAI señala que, en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada se indica que todos los tipos de pasajeros: DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT son pasajeros de transferencia, en “términos generales”, pero que en aplicación de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman el TUUA, es decir, los DOM-DOM e INT-INT. Dado ello, AETAI alega que el Ositrán debería sustentar que el cobro de la TUUA de transferencia a los pasajeros DOM-DOM e INT-INT no altera el equilibrio económico financiero del Contrato.
56. Al respecto, es preciso reiterar que lo que se buscó a través de la interpretación contractual es determinar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales se les debe cobrar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6. Para ello, se evaluó primero, en términos generales, quiénes son considerados pasajeros en transferencia, observándose que, en efecto, en términos generales, los pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-DOM califican como pasajeros en transferencia. Sin embargo, como se ha explicado previamente y se detalla en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, lo que se requería establecer no era quiénes son considerados pasajeros en transferencia en términos generales, sino aquellos pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el pago de la TUUA de Transferencia en virtud de lo acordado por las Partes a través de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
57. Para ello, como se ha señalado previamente, se recurrió tanto al texto plasmado en el Contrato de Concesión, así como los antecedentes de la Adenda N° 6, advirtiéndose que, efectivamente, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, se señaló que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
58. Así, el Regulador no ha establecido a través de la interpretación contractual un derecho a

favor del Concesionario de cobrar la TUUA Internacional o Nacional en el caso de los pasajeros DOM-INT o INT-DOM, ni el derecho de cobro de una TUUA de Transferencia en el caso de los pasajeros DOM-DOM e INT-INT, sino que únicamente ha determinado cuál fue la común voluntad de las Partes al suscribir la Adenda N° 6, en cuanto a los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia, lo cual fluye del texto contractual como de los antecedentes de la mencionada adenda.

59. Dicho ello, es oportuno destacar que el argumento que ha planteado AETAI parte de una premisa, esto es, que el Regulador podría haber creado algún nuevo derecho a favor del Concesionario y, por ello considera que la labor de interpretación contractual requeriría una evaluación en el sentido que no se afecte el equilibrio económico financiero. Sin embargo, dicha premisa es errada pues, conforme se ha explicado, la interpretación contractual no genera ni restringe derechos pactados por las Partes en el Contrato de Concesión, sino que únicamente busca esclarecer cuál fue la voluntad de las Partes cuando suscribieron la Adenda N° 6.
60. Sobre este punto, no está demás mencionar que, en su recurso de reconsideración, AETAI omite toda la argumentación que desarrolló el Regulador para llegar a la conclusiones antes citadas, habiendo quedado claramente evidenciado en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, que la interpretación es el resultado de lo pactado expresamente en el Contrato de Concesión y de los antecedentes de la Adenda N° 6, sin que en modo alguno se pueda argumentar que se ha creado a través de esta derechos o ganancias a favor del Concesionario.
61. Considerando los fundamentos antes expuestos, **corresponde desestimar** el argumento de AETAI señalado en el punto (i).
62. En cuanto al argumento señalado en el **punto (ii) precedente**, AETAI señala que el Ositrán justificó el inicio del procedimiento de interpretación en la existencia de ambigüedad en torno al término “pasajero en transferencia” y que resulta “indispensable definir a efectos de establecer el alcance de la TUUA de Transferencia”. Así, AETAI refiere que el Regulador implícitamente habría señalado en su informe que resulta necesario definir conceptualmente los alcances del servicio de transferencia en el AIJC. Considerando ello, AETAI recurre al documento “Procedimiento para la llegada del pasajero en el AIJC (Term P 28)” del 2021, y el “Instructivo para las operaciones de equipajes facturado en transferencia, en el centro de carga del AIJCH (OPER-CA-01)” del 2018, para sustentar el alcance de dicho término, destacando que a partir de la información publicada por LAP, el pasajero en transferencia cumple con una de las características concurrentes: *que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.*
63. Al respecto, como se ha explicado previamente, el procedimiento de interpretación contractual se inició con el objetivo de determinar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales el Concesionario debe de cobrar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6 y no para determinar quiénes en términos generales son considerados pasajeros en transferencia. Para ello, se ha recurrido al texto contractual como a los antecedentes de la mencionada adenda, a efectos de esclarecer cuál fue la voluntad común de la Partes al plasmar el cobro de la TUUA de Transferencia a través de dicha adenda. Es así que, se pudo advertir las dos características concurrentes que deben cumplir los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia: *(i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional, debiendo reiterarse que tales características fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6.*

64. Cabe mencionar también que, de manera similar, durante el procedimiento de interpretación contractual, a través de la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI, la recurrente planteó que se considere la siguiente definición de pasajero en transferencia con base en la concepción de la aeronáutica (definición de la Aeronáutica Civil de Colombia, el Grupo Aeroportuario del Pacífico y la definición de la Ley 21/2003 de España – Ley de Seguridad Aérea – recogida por la Real Academia Española de la Lengua) y las aerolíneas (LATAM y SKY):

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

65. Al respecto, en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se evaluaron los argumentos de AETAI señalándose lo siguiente:

“445. Se advierte que la propuesta de definición presentada por AETAI para el pasajero en transferencia es similar a la definición recogida en los antecedentes de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión (Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN e Informe N° 11-13- GRE-GS-GAL-OSITRAN de este Organismo Regulador, así como el Informe N° 60-2013- MTC/25 del MTC, entre otros), tal y como ha sido desarrollado en la Sección F.3.1 del presente informe, esto es, que se entiende por pasajeros de transferencia a aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino.

446. No obstante, es preciso indicar que, de acuerdo con la interpretación histórica anteriormente desarrollada, el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia no se agota con la definición indicada en el párrafo precedente – que es con la que coincide AETAI – sino que también se observa que al establecer el cobro de la TUUA de Transferencia se tuvo en consideración si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En efecto, de acuerdo con el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en aras de instrumentalizar las interpretaciones contractuales aprobadas mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CDOSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, los pasajeros en transferencia deberían pagar una tarifa distinta a la TUUA (Internacional o Nacional) que corresponda a la cantidad de servicios ofrecidos a estos, ello, partiendo del presupuesto de que no reciben la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Cabe resaltar que ello fue ratificado por el MTC a través del Informe N° 60-2013-MTC/25 y el Informe N° 092-2013-MTC/25, emitidos también en el marco de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.”

66. Como se puede apreciar, en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada ya se evaluó argumentos similares planteados por AETAI, resaltándose que para establecer el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6, se requiere tener en cuenta las dos características concurrentes antes mencionadas -entre ellos, si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5- pues son las características que fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6. Ello, pues la interpretación contractual se inició con el objeto de esclarecer la común voluntad de las Partes al suscribir dicha adenda, en cuanto a los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde realizar el cobro de la TUUA de Transferencia; y, no para determinar de manera general quiénes son considerados pasajeros en transferencia.
67. Por los fundamentos antes expuestos, **corresponde desestimar** el argumento planteado por AETAI señalado en el punto (ii).
68. En cuanto al argumento señalado en el **punto (iii) precedente**, AETAI indica que en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, el Ositrán señala que no existe en la propuesta técnica de LAP ningún pasajero denominado DOM-INT. Solo existen pasajeros internacionales, tránsito y a bordo nacionales. A partir de ello infiere que, desde el punto de vista de lo establecido en el Contrato de Concesión no existe ninguna cláusula

que faculte a LAP a cobrar por pasajero DOM-INT. Asimismo, AETAI señala que, en el Contrato, tampoco se recoge el pago de la TUUA a los pasajeros INT-DOM.

69. Sobre lo anterior, AETAI alega que, si el Regulador en su informe señala que el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT no proviene de la propuesta técnica del Concesionario, sino de la interpretación contractual del Regulador, entonces, resulta oportuno evaluar si la referida interpretación no alteró el equilibrio económico financiero del Contrato, teniendo en cuenta que los flujos de pasajeros de DOM-INT (e INT- DOM) no están en la demanda que LAP utilizó para propuesta técnica, tal y como lo precisa el Regulador en su informe.
70. Al respecto, cabe señalar que en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se señaló lo siguiente:

364. Por otro lado, LAP afirma que, en tanto las proyecciones que sustentaron las Propuestas Técnica y Económica del Concesionario parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “pasajeros de origen” internacionales y nacionales, se entiende que las Partes acordaron y siempre entendieron que los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión.

(...)

369. Sobre los supuestos utilizados en la Propuesta Técnica del Anexo 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario afirma que del Plan de Negocios se desprende que el AIJC sería un centro de interconexión o hub en el Perú para salidas al extranjero, es decir, un punto necesario para las conexiones DOM-INT, así mismo, sobre la base de ello, las tablas (como la Tabla A-1) reflejaría que los pasajeros DOM-INT forman parte de los pasajeros internacionales. Por tanto, según LAP, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros es fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.

370. Al respecto, se debe resaltar que en ninguno de los textos o tablas expuestas en los argumentos del Concesionario se menciona explícitamente que los pasajeros DOM-INT se consideran como parte de pasajeros internacionales. Es más, en los mismos informes legales presentados por el Concesionario en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia⁵¹, solo se hace referencia a lo que supuestamente afirma el Concesionario: “A mayor abundamiento, de acuerdo con lo informado por LAP, la relevancia y consideración del flujo de los Pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros, fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica”.

*371. Ahora, respecto a lo que abarca el pago de la TUUA Internacional, el Concesionario olvida que, a diferencia del Anexo 6, **el valor de la TUUA y las consideraciones para su fijación no forman parte de la Propuesta Técnica del Concesionario, sino que ello fue establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.** Dicho valor de TUUA es un insumo que debió recoger el Concesionario para formular su Propuesta Técnica.*

71. Como se puede apreciar, en el citado Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada se señaló que, en efecto, contrariamente a lo alegado en su oportunidad por el Concesionario, a partir de la Propuesta Técnica no se podía establecer que el Concesionario tuviera derecho a cobrar la TUUA (Nacional o Internacional) a los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, indicándose que dicha Propuesta Económica no es la que regula a quiénes corresponde el pago de la TUUA Nacional o Internacional, sino que ello se encuentra establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
72. Por tanto, corresponde reiterar que, tal como se señaló en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, a partir de la revisión del texto contractual, así como los antecedentes de la Adenda N° 6, se pudo concluir que de acuerdo con dicha adenda, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, se mencionó que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-

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

73. De este modo, la premisa de la cual parte el argumento de AETAI, en el sentido que a través de la interpretación contractual se habría generado un derecho a favor del Concesionario para cobrar la TUUA Nacional o Internacional a los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM y, que por tanto se debería evaluar que no se afecte el equilibrio económico financiero, es errada.
74. En consecuencia, corresponde **desestimar** el argumento formulado por AETAI señalado en el punto (iii).
75. En cuanto al argumento señalado en el **punto (iv) precedente**, AETAI nuevamente señala que, a través de la interpretación contractual el Regulador ha propuesto un criterio para determinar a los pasajeros en transferencia, esto es, que estos pasajeros al ingresar al terminal no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Nacional o Internacional.
76. Así, refiere que, la interpretación del Regulador incrementa innecesariamente el costo para los pasajeros del tipo INT-DOM y DOM-INT al obligarlos a salir a la zona de check in, con la finalidad de que LAP cobre la TUUA de salida. En esa línea, manifiesta que, el hecho que el pasajero en transferencia utilice la zona pública o no la utilice, no altera su condición principal, que es: pasajero con destino final diferente al AIJC y para ello, requiere embarcar en un vuelo diferente al que llegó al AIJC. Asimismo, refiere que, si utiliza más o menos servicios en el terminal del AIJCH no altera su condición de ser pasajero en transferencia; en otras palabras, la forma cómo LAP organice el servicio de conexión en el AIJC, no modifica o altera el concepto de pasajero en transferencia que planteó LAP en sus procedimientos en el año 2021.
77. Sobre el particular, es preciso reiterar que, a través de la interpretación contractual, el Regulador no ha generado un derecho a favor de LAP, sino que se ha limitado a esclarecer la común voluntad de las Partes al suscribir la Adenda N° 6. En tal sentido, la existencia de dos Tarifas (TUUA Nacional e Internacional) y la TUUA de Transferencia, no son producto de la interpretación contractual, sino lo pactado por las Partes en el Contrato de Concesión. La interpretación contractual únicamente ha buscado esclarecer cuáles son los pasajeros en transferencia a los cuales el Concesionario debe cobrar la TUUA de Transferencia, pues ello fue dispuesto así por la Adenda N° 6.
78. Asimismo, es preciso señalar que, a través de la interpretación contractual el Regulador no ha establecido los flujos que deben seguir los pasajeros en transferencia; por tanto, no ha obligado a los pasajeros INT-DOM y DOM-INT a salir a la zona del check in, como señala AETAI. Al respecto, cabe señalar que en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se detalló en extenso los antecedentes de la Adenda N° 6 que se revisaron a efectos de realizar la interpretación contractual (Sección F.2 del Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada), así a partir de una interpretación histórica se pudo advertir lo siguiente:

321. Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:

(i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final

no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.

(ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

322. Como se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, así como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

323. Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

79. Así, de la revisión de los antecedentes de la Adenda N° 6, se pudo advertir que la voluntad de las Partes fue que se cobre la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia que cumplen con dos características concurrentes: (i) aquellos cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión hasta llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia; y, (ii) que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
80. De manera particular, resulta oportuno citar los párrafos 309 a 312 del Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada en las cuales se cita el Informe N° 092-2013-MTC/25 a través del cual el Concedente sustentó la Adenda N° 6, en virtud de la cual se incorporó el cobro de la TUUA de Transferencia:

309. Mediante el Informe N° 092-2013-MTC/25 del 06 de marzo de 2013, el MTC nuevamente reconoció que la pretensión de LAP original había sido que “se entienda claramente el alcance del cobro de la TUUA Internacional a todos los pasajeros que se embarquen a través del Aeropuerto, sin diferenciar la cantidad o el grado de uso de los servicios que se prestan”.

310. Al respecto, a través del señalado Informe N° 092-2013-MTC/25, el Concedente estableció que “es necesario tener en cuenta las opiniones que el Regulador ha emitido respecto al cobro de la TUUA en el AIJCh”. En particular, el MTC se mostró conforme con la opinión del Ositrán recaída en el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, como se cita a continuación:

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

una TUUA a pasajeros en transferencia según disposiciones contractuales, Leyes Aplicables y Normas; y, (iii) prohibición de exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados". Cabe resaltar que el MTC indicó que la primera modificación se hacía "en el sentido de lo opinado por el Regulador"; y, la segunda modificación, "teniendo como referencia la propuesta del Regulador". Sobre este punto, el MTC indicó que "se deben considerar las siguientes definiciones establecidas por OSITRAN:

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

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

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

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

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

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

311. En el Informe N° 092-2013-MTC/25 se concluye que la propuesta de modificación del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión **"contempla la diferenciación de los pasajeros en transferencia respecto a los pasajeros embarcados reconocida por el OSITRAN**, en tal sentido, resulta pertinente que se procure que esta última sea la competente en la fijación de la tarifa correspondiente a los pasajeros en transferencia".

312. Como se aprecia del Informe N° 092-2013-MTC/25, este recoge la definición de pasajeros en transferencia presentada por el Organismo Regulador mediante el Informe N° 003-13- GRE-GS-GAL-OSITRAN, señalando que ellos son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino; y, que no tienen acceso a la integridad de los servicios de la TUUA Internacional o Nacional, por lo que se le debe cobrar una nueva tarifa – vía procedimiento de fijación tarifaria – distinta a la ya existente TUUA Internacional o Nacional. En ese sentido, se advierte que la posición del Concedente, sobre los puntos apenas detallados, se mantuvo firme respecto a su Informe N° 60-2013-MTC/25.

81. De ese modo, como se señaló en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales ya se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
82. Así, contrariamente a lo que señala AETAI, el Regulador no ha generado un derecho a favor del Concesionario de cobrar TUUA (Internacional y Nacional) a los pasajeros INT-DOM o DOM-INT, ni se ha obligado a tales pasajeros a salir a la zona pública para que se les pueda cobrar la TUUA Nacional o internacional; por el contrario, como se explicó en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, a la fecha de la Adenda N° 6, a tales pasajeros ya se les cobraba la TUUA Nacional o Internacional en la medida que tenían acceso a la integridad de los servicios que integran la TUUA detallados en el Anexo 5. Igualmente, debe reiterarse que, los criterios bajo los cuales se delimita el alcance de los pasajeros en transferencia no han sido creados por el Regulador, sino que fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6.
83. Del mismo modo, en cuanto a que si los pasajeros en transferencia DOM-INT o INT-DOM requerirían o no salir a la zona pública, contrariamente a lo señalado por AETAI, a través de la interpretación contractual el Regulador no ha impuesto que tales pasajeros deban salir o no a la zona pública. Efectivamente, en la interpretación contractual se ha señalado que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el cobro de la TUUA de Transferencia son aquellos que cumplen los requisitos concurrentes antes mencionados, mencionándose que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros DOM-INT e INT-DOM pagaban la TUUA Internacional y Nacional, según correspondiera, en la medida que tenían acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 5.
84. Asimismo, como se señaló en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, en cuanto al diseño y distribución del terminal se debe tener en cuenta la cláusula 1.51 del Contrato de Concesión, así como el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Así, ello se abordó de la siguiente forma en el mencionado Informe Conjunto conforme se cita a continuación:

422. Por otra parte, en su argumento señalado en el punto iii de este acápite, el Concesionario manifiesta que cuenta con la potestad para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal, siempre y cuando se cumplan los estándares del Contrato de Concesión, tales como el cumplimiento de RTM, conforme es común en la distribución de riesgos en los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público – Privada. Entre tales estándares, no existe obligación para LAP de implementar un recorrido o flujo determinado en el Nuevo Terminal para los Pasajeros DOM-INT. LAP indica que ha diseñado el Nuevo Terminal, incluido el flujo de los pasajeros de conformidad con la normativa nacional e internacional citada en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, la Propuesta Técnica, los documentos de la licitación, el propio contenido del Contrato de Concesión y el Plan Maestro vigente del AIJC.

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

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

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

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

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

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

“1.2. Generalidades Terrenos e Instalaciones:

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

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

“1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

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

(...)

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

[Énfasis agregado.]

(...)

428. En esencia, las disposiciones previamente citadas obligan a LAP a cumplir con los RTM, los cuales no debe alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica, de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión, en tanto este diseño dependerá de LAP.

85. En tal sentido, el diseño es responsabilidad del Concesionario, respetando los RTM, debiendo no alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
86. Por tanto, corresponde **desestimar** el argumento formulado por AETAI señalado en el punto (iv).
87. Por otro lado, **mediante los puntos (v) y (vi)**, AETAI hace referencia al flujo de Pasajeros de Transferencia en el Terminal Actual y en el Nuevo terminal. Así, sobre el Actual terminal de pasajeros, AETAI afirma que la página web de LAP muestra que los pasajeros en transferencia INT-DOM y DOM-INT siguen el mismo procedimiento que corresponde al pasajero de salida nacional; asimismo, refiere que, los pasajeros de conexión DOM-INT e

INT-INT utilizan el trámite del pasajero internacional. En esa línea, AETAI alega que, según lo publicado en la página web de LAP para el Actual Terminal, todos los pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT deberían pagar la TUUA de transferencia porque todos acceden al mismo servicio de conexión.

88. Sobre el particular, como primer aspecto, se debe recordar que la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de la TUUA de Transferencia, la cual se encuentra prevista a partir de la puesta en operación del nuevo Terminal de Pasajeros. Ello, también fue explicado en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada. Así, por ejemplo, se señaló lo siguiente:

332. Al respecto, cabe señalar que la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

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

[Énfasis agregado.]

333. A partir de una lectura literal de dicha cláusula se advierte que, efectivamente, establece un tiempo futuro a través del término “cobrará”, pues se sujeta el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros

89. Es así que, conforme se ha señalado de manera reiterada en el presente informe, la interpretación contractual buscó establecer los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el cobro de la TUUA de Transferencia **cuando inicie operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros**, para lo cual se recurrió al texto contractual como a los antecedentes de la Adenda N° 6, advirtiéndose que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el cobro de la mencionada Tarifa son aquellos que cumplen las dos características concurrentes: (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
90. Así, se explicó que los pasajeros DOM-DOM, INT-INT- INT-DOM y DOM-INT, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
91. En consecuencia, carece de fundamento el argumento planteado por AETAI conforme al cual, sobre la base de la información publicada en la página web de LAP relativa al Actual Terminal, todos los pasajeros DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM serían pasajeros

en transferencia y por tanto deberían pagar TUUA de Transferencia, debiendo reiterarse que la TUUA de Transferencia se cobra a los pasajeros en transferencia a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal.

92. Por tanto, sobre la base de los fundamentos antes expuestos, corresponde **desestimar** este argumento de AETAI.
93. Respecto al flujo de pasajeros del Nuevo Terminal, AETAI hace referencia al documento *ORAT - Deboarding, transfer and inadmissible passengers* (ORAT) del 12 de marzo de 2024, mostrando distintos esquemas de flujo de pasajeros para concluir que se evidencia que los pasajeros en conexión no requieren trasladarse a la zona pública.
94. Al respecto, tal como ha sido reconocido por AETAI en su recurso de reconsideración, LAP modificó su Plan Maestro en el año 2024. En efecto, mediante la Carta C-LAP-GOP-2024-0376 de fecha 14 de agosto de 2024, LAP comunicó la actualización del Plan Maestro de Desarrollo del AIJC, de modo que los pasajeros DOM-INT e INT-DOM tengan acceso a la zona pública, en tal sentido, el *ORAT - Deboarding, transfer and inadmissible passengers* (ORAT) mencionado por AETAI no contiene información actualizada.
95. Por otro parte, mediante la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI, AETAI complementa su argumento describiendo lo presentado en el Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) en lo referido a los servicios en la zona de conexiones, como las Guías de Aeropuerto, Counter de LLAA y Pantallas FIDS, estableciendo que con ello se ratifica en que " (...) **Como se observa los pasajeros DOM-DOM e INT-DOM presentan el mismo "proceso de viaje" (ambos pasajeros salen a la zona pública), la única diferencia es que al pasajero INT- DOM le cobran el TUUA de Salida. En otras palabras, la actuación de LAP muestra que existe sólo una definición de "pasajero en transferencia" y deja sin efecto el criterio del Regulador de "no tener acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional"**.
96. Al respecto, cabe resaltar que el documento Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) es un documento reciente en comparación al ORAT, en el cual se señalan diferencias entre los recorridos de los diferentes pasajeros de transferencia. Sin embargo, AETAI solo se limita citar el punto 17 del documento "Servicios en la zona de conexiones" que define de manera general (sin detallar el flujo) los servicios que les brindarán a los diferentes pasajeros de transferencia, sin que se precise la ubicación exacta donde se prestarán dichos servicios según tipo de pasajero, y sin tomar en cuenta los detalles del procedimiento por tipo de pasajero expuestos en el mismo documento.
97. Sobre ello, cabe mencionar que, en el Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) remitido por AETAI se señala que:

"Los pasajeros en conexión INT-INT y DOM-DOM contarán con procesadores dedicados para atravesar los controles del aeropuerto, a excepción de los pasajeros INT-DOM y DOM-INT, los cuales deben atravesar todos los procesos de llegada y luego de salida.

[Énfasis y subrayado agregados].

98. Como se puede observar, el mencionado documento señala que los pasajeros INT-INT y DOM-DOM presentan procesadores dedicados mientras que los INT-DOM y DOM-INT deben atravesar todos los procesos de llegada y salida. Cabe precisar que, este aspecto también se refleja en el detalle de los flujos expuestos en el referido documento, en la cual se muestra que los pasajeros INT-DOM y DOM-INT tienen acceso a la zona pública del Nuevo Terminal.

99. Cabe mencionar que, dicho aspecto también ha sido advertido por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057, en la que señalada que el documento referido los diagramas y la explicación de flujo que los Pasajeros DOM-DOM e INT-INT (quienes no saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal) tienen un flujo diferente a los Pasajeros DOM-INT e INT-DOM (quienes sí saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal).
100. En ese sentido es claro que el punto 17 referido a “Servicios en la zona de conexiones” del Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) remitido por AETAI, solo hace referencia a los servicios con que cuentan específicamente los pasajeros de transferencia a diferencia de otros tipos de pasajeros, siendo que dicha descripción es general sin precisar la ubicación ni establecer que serán los únicos servicios que tendrán todos los pasajeros de transferencia, y que contrariamente a lo argumentado por AETAI, de acuerdo con el documento proporcionado por la recurrente, los pasajeros INT-DOM y DOM-INT que atraviesan todos los procesos tendrán acceso a otros servicios que no tienen los pasajeros INT-INT y DOM-DOM al tener procesadores dedicados.
101. En ese marco, se debe reiterar que la interpretación contractual por parte del Regulador no ha impuesto algún flujo de pasajeros en particular, siendo que a través de la cláusula 1.51 y el Anexo 14 del Contrato de Concesión, establecen que el diseño del Nuevo Terminal es responsabilidad del Concesionario, debiendo los RTM y no alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
102. Efectivamente, la interpretación contractual ha determinado el alcance de los pasajeros en transferencia, señalando que estos son aquellos que cumplen con las dos características concurrentes antes mencionadas -las cuales fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6-, entre ellas, que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Así, se mencionó que, a la a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
103. En ese sentido, considerando los fundamentos antes expuestos **corresponde desestimar** los argumentos de AETAI señalados los puntos (v) y (vi).

III. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE EMERGENCIA

104. El literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, atribuye al Ositrán la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
105. 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 Infraestructura¹⁷. Sin embargo, a la fecha de emisión del presente Informe Conjunto este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para que el

¹⁷ 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.

Consejo Directivo sesione¹⁸, 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 Ositrán¹⁹.

106. De acuerdo con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF²⁰, 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.
107. 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”*.
108. Siendo ello así, y considerando que de conformidad con el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP el 30 de enero de 2025, el inicio de operaciones del nuevo terminal se llevará a cabo a más tardar el 30 de marzo de 2025²¹, a continuación, estas Gerencias evalúan si la aprobación del presente Informe Conjunto y, en consecuencia, la decisión sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, califica como una medida excepcional que amerita la avocación de la Presidencia Ejecutiva, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
109. 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.

¹⁸ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Díaz Guevara, lo que imposibilita contar con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros. Posteriormente, con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara 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.

Es pertinente indicar que, si bien mediante la Resolución Ministerial N° 306-2024-PCM, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de noviembre de 2024, se conformó el Comité de Selección a cargo del Concurso Público para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en relación al proceso de selección relativo al Consejo Directivo del Ositrán, este aún se encuentra en proceso.

¹⁹ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán
“Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

²⁰ ROF:
“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)
10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;
(...)”.

²¹ El jueves 30 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02, el MTC envió al Ositrán el acta de acuerdo entre las partes.

110. En el marco del citado procedimiento, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, se dispuso la publicación de la “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador) otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados presenten comentarios sobre la misma. Posteriormente, mediante Resolución de Presidencia N° 029-2025-PD-OSITRAN publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de febrero de 2025, se amplió el plazo para la presentación de comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador hasta el 05 de marzo de 2025.
111. De conformidad con lo establecido en el artículo 28 del RETA, una vez vencido el plazo para la presentación de comentarios, corresponderá que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, remita a la Gerencia General el informe final que sustenta la aprobación de las tarifas en un plazo de quince (15) días hábiles (prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles adicionales), contados desde el vencimiento del plazo para la presentación de comentarios. Ello, con la finalidad de que sea puesto en consideración del órgano competente para la aprobación de las respectivas tarifas.
112. Cabe señalar que, para la elaboración del mencionado informe final que sustenta la aprobación de la tarifa de TUUA de Transferencia, se requiere resolver de manera definitiva el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, toda vez que versa sobre el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar dicha Tarifa. Siendo ello así, y, teniendo en cuenta que no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el quorum requerido para que el Consejo Directivo del Ositrán pueda sesionar y decidir sobre el particular; se estima pertinente someter este asunto para consideración de la Presidencia Ejecutiva en aplicación del artículo numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

IV. CONCLUSIONES

113. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
114. A través de la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2025 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025, se interpretó el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
115. A través de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI recibida el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN. Dicho recurso fue complementado mediante la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI presentada el 07 de febrero de 2025.
116. De acuerdo con la evaluación efectuada en el presente informe, corresponde desestimar los argumentos planteados por AETAI y, en consecuencia, declarar infundado el recurso de reconsideración interpuesto por dicha organización.
117. Teniendo en cuenta la imposibilidad de sesionar del Consejo Directivo, se estima pertinente que se remita el presente informe a la Presidenta Ejecutiva, para su consideración en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF.

118. Se considera que es conveniente disponer la publicación de la resolución que aprueba el sentido de la interpretación contractual en el Diario Oficial El Peruano, para que los terceros interesados tomen conocimiento del mismo.

V. RECOMENDACIÓN

119. Se recomienda poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán el presente Informe Conjunto, a fin de que dicho órgano, de estimarlo conveniente, resuelva el presente recurso de reconsideración.

Atentamente,

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

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

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

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

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

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

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

Número de Trámite: 2025034423

**INFORME CONJUNTO N° 00073-2025-IC-OSITRAN
(GRE-GAJ)**

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025
19:19:18 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE,
LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/03/2025
07:33:44 -0500

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

Asunto : Recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución N° 0003-2025-PD-OSITRAN que interpreta el literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Fecha : 10 de marzo de 2025

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión sobre el recurso de reconsideración interpuesto por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN que interpreta el literal a) del numeral 1.1. de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, el Concedente o MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJC (en adelante, el Contrato de Concesión).

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.

3. 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: CASTILLO MAR Ruth
Eliana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 20:11:50 -0500

Visado por:
ROSALES MAYO, CHRISTIAN JUAN
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:32:17 -0500

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:26:45 -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.

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: ALVAREZ HUAMAN Junior
Misael FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:14:25 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/03/2025 18:07:29 -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 en transferencia en el AIJC (en adelante, TUUA de Transferencia), de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Concesión, las Leyes Aplicables y las Normas así definidas en el Contrato de Concesión.
 - La Adenda N° 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
 - La Adenda N° 8 se suscribió el 19 de agosto de 2024.
4. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN de fecha 06 de junio de 2024, se inició el procedimiento de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC administrado por LAP, vigente a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del mencionado aeropuerto³.
 5. A través de la Carta C-LAP-GALG-2024-0277 recibida con fecha 20 de agosto de 2024, LAP presentó dos informes de estudios jurídicos⁴ a través de los cuales sustentaba los pasajeros en transferencia respecto a los cuales corresponde que se fije la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
 6. Mediante el artículo 1° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
 7. A través del artículo 2° de la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, se dispuso notificar al Concedente y al Concesionario, concediéndoles a cada uno un plazo de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación antes indicada para que puedan manifestar su posición sobre la materia de interpretación. La mencionada resolución fue notificada a LAP y al MTC el 24 de septiembre de 2024, mediante los Oficios N° 00461-2024-PD-OSITRAN y N° 00462-2024-PD-OSITRAN, respectivamente.
 8. Mediante la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI recibida el 01 de octubre de 2024, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) solicitó – entre otros – brindarles una reunión con relación al procedimiento de interpretación contractual.
 9. El 10 de octubre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 con su posición sobre el procedimiento de interpretación contractual.
 10. En atención a la Carta N° 0060-2024-GG/AETAI, por intermedio del Oficio N° 00259-2024-

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

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

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

GRE-OSITRAN notificado a AETAI el 11 de octubre de 2024, se comunicó la programación de una reunión presencial para el 22 de octubre de 2024 en la Sede Central de Ositrán.

11. Por intermedio del Oficio N° 3888-2024-MTC/19, recibido el 10 de octubre de 2024, el MTC solicitó una ampliación de plazo por dos (2) días hábiles adicionales al plazo establecido en la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN para manifestar su posición sobre la materia de interpretación. Dicha prórroga fue concedida por intermedio del Oficio N° 00482-2024-PD-OSITRAN, notificado al MTC el 14 de octubre de 2024, asimismo, mediante el señalado oficio, se hizo de conocimiento del MTC la Carta C-LAP-GPF-2024-0379 presentada por LAP.
12. El 18 de octubre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02, el mismo que contiene la posición del Concedente con relación al pasajero en transferencia del AIJC.
13. El 22 de octubre de 2024, a solicitud de AETAI, se llevó a cabo una reunión presencial en la Sede Central de Ositrán que contó con la participación de sus representantes y funcionarios de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.
14. Mediante el Oficio N° 00260-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 22 de octubre de 2024 a LAP, se hizo de su conocimiento el Oficio N° 4022-2024-MTC/19 y el Informe N° 3162-2024-MTC/19.02 presentados por el MTC.
15. Con fecha 29 de octubre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 pronunciándose sobre la materia de interpretación.
16. Mediante el Oficio N° 00263-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 04 de noviembre de 2024, se remitió al MTC – con copia al Concesionario, notificado en la misma fecha – la Carta C-LAP-GALG-2024-0402 así como la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277 y sus dos (2) informes legales adjuntos⁵.
17. Con fecha 13 de noviembre de 2024, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2024-00431 con el fin de emitir su opinión sobre el procedimiento de interpretación contractual.
18. Mediante el Oficio N° 00269-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 19 de noviembre de 2024, se remitió al MTC – con copia al Concesionario, notificado en la misma fecha – la Carta C-LAP-GALG-2024-00431, concediéndole un plazo de cinco (5) días hábiles para que se pronuncie, de considerarlo necesario.
19. El 29 de noviembre de 2024, el MTC presentó el Oficio N° 4365-2024-MTC/19, ratificando el Informe N° 3162-2024-MTC-19.02 enviado a este Organismo Regulador con fecha 18 de octubre de 2024.
20. Mediante el Oficio N° 00285-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 12 de diciembre de 2024 a LAP, se remitió el Oficio N° 4365-2024-MTC/19 presentado por el MTC.
21. El 26 de diciembre de 2024 AETAI presentó la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI en la cual manifestó su opinión sobre la materia de interpretación contractual.
22. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2025 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025, se interpretó

⁵ Como se señaló en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, LAP formuló un pedido de confidencialidad respecto de los dos (2) informes legales. Mediante la Resolución de Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN de fecha 25 de septiembre de 2024 se denegó dicho pedido de confidencialidad, siendo que, a la fecha, dicha decisión administrativa ha quedado consentida, por lo que la información tiene carácter público.

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

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

23. Mediante Oficios N° 00023-2025-PD-OSITRAN y 00024-2025-PD-OSITRAN, notificados el 9 de enero de 2025, se puso en conocimiento de LAP y del MTC, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
24. A través de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI recibida el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
25. Mediante los Oficios N° 00033-2025-GRE-OSITRAN y N° 00034-2025-GRE-OSITRAN, notificados el 4 de febrero de 2025, se puso en conocimiento de LAP y del MTC, respectivamente, el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
26. El 07 de febrero de 2025, AETAI presentó la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI complementando los argumentos expuestos en su recurso de reconsideración.
27. Mediante Oficios N° 0037-2025-GRE-OSITRAN y 0038-2025-GRE-OSITRAN de fecha 11 de febrero, se puso en conocimiento del Concesionario y del Concedente, respectivamente, la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI presentada por AETAI.
28. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057, recibida el 03 de marzo de 2025, LAP presentó su posición sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI.
29. El 05 de marzo de 2025 se notificó el Oficio N° 0047-2025-GRE-OSITRAN al MTC, remitiéndole para conocimiento la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057 presentada por el Concesionario.
30. El 06 de marzo de 2025 se notificó el Oficio N° 0046-2025-GRE-OSITRAN a AETAI, remitiéndole para conocimiento la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057 presentada por el Concesionario.

I. ANÁLISIS

I.1. Sobre la admisibilidad y procedencia del recurso de reconsideración

31. A continuación, se analizará si el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI cumple con los requisitos previstos en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, (en adelante, TUO de la LPAG), así como en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (en adelante, RETA).
32. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 219⁶ del TUO de la LPAG, en concordancia con el artículo 217⁷ del mismo cuerpo normativo, los administrados tienen la facultad de ejercer, en vía administrativa, su derecho de contradicción contra actos administrativos que se suponen violan, desconocen o lesionan un derecho o interés legítimo. Asimismo, el artículo 219 antes indicado establece que, el recurso de reconsideración debe ser interpuesto ante el mismo órgano que dictó el acto administrativo que es materia de impugnación, debiendo sustentarse en nueva prueba, salvo que se trate de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, en cuyo caso no se requiere nueva prueba.
33. Por su parte, el artículo 221⁸ del TUO de la LPAG dispone que el recurso administrativo que se interponga debe identificar el acto que se recurre, así como debe cumplir con los demás requisitos que el artículo 124⁹ de la citada norma. Adicionalmente, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 218¹⁰ del TUO de la LPAG, el plazo para la interposición de los recursos administrativos es de quince (15) días hábiles perentorios, vencidos los cuales se perderá el derecho a articularlos quedando firme el acto.
34. En línea con el TUO de la LPAG, el artículo 43¹¹ del RETA dispone que, frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento correspondiente, cabe la interposición de un recurso de reconsideración ante el Consejo Directivo del Ositrán. Asimismo, señala que dicho órgano contará con un plazo máximo de treinta (30) días para resolver el mencionado recurso impugnativo.
35. En síntesis, los requisitos concurrentes que son necesarios para la interposición del recurso de reconsideración son los siguientes:

⁶ **“Artículo 219.- Recurso de reconsideración**
El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación.”

⁷ **“Artículo 217. Facultad de contradicción**
217.1 Conforme a lo señalado en el artículo 120, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo.”

⁸ **“Artículo 221.- Requisitos del recurso**
El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124.”

⁹ **“Artículo 124.- Requisitos de los escritos**
Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:
1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.

- (i) Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de impugnación.
 - (ii) Que se sustente en nueva prueba, salvo que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
 - (iii) Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la notificación del acto o resolución que se pretende impugnar.
 - (iv) Que interponga el recurso aquel administrado que tiene legítimo interés pues el acto administrativo le es aplicable y le ocasiona un agravio.
 - (v) Que el escrito contenga los requisitos de forma previstos en el artículo 124 del TUO de la LPAG.
36. A través del escrito presentado el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso su recurso de reconsideración ante el mismo órgano que emitió dicha resolución, cumpliendo así con el primer requisito establecido por el TUO de la LPAG.
37. En cuanto al segundo requisito, en este caso no se requiere la presentación de nueva prueba, en tanto se trata de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia. Por tanto, el segundo requisito también se cumple.
38. Asimismo, respecto al tercer requisito, atendiendo a que AETAI tomó conocimiento de la Resolución impugnada el 11 de enero de 2025 (fecha de publicación de la mencionada Resolución en el Diario Oficial El Peruano) y que el recurso de reconsideración fue interpuesto por AETAI el 29 de enero de 2025, se verifica el cumplimiento de dicho requisito.
39. Adicionalmente, AETAI constituye una Organización Representativa de Usuarios, en tanto que, conforme a su objeto social, agrupa a las personas naturales y jurídicas que realizan servicio de transporte aéreo regular o no regular de pasajeros y/o carga en el Perú. Siendo ello así, AETAI cuenta con legítimo interés para interponer recurso de reconsideración contra el acto administrativo en cuestión, por lo que el cuarto requisito también se cumple.
40. Además, se verifica que el recurso de reconsideración interpuesto consigna los requisitos de forma previstos en el artículo 124 del TUO de la LPAG, cumpliéndose así con el quinto requisito.

2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.

3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.

4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.

5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio.

6. La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.

7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados."

10 **"Artículo 218. Recursos administrativos**

(...)

218.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deberán resolverse en el plazo de treinta (30) días."

11 **"Artículo 43.- Medios impugnatorios**

43.1. Frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento; procede la interposición del recurso de reconsideración de conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 y la Ley N° 27838.

43.2 El Consejo Directivo contará con un plazo máximo de treinta (30) días para resolver el recurso de reconsideración con base en el informe elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica."

41. En conclusión, el recurso administrativo interpuesto por AETAI ha cumplido con todos los requisitos de admisibilidad y procedencia establecidos en el TUO de la LPAG.

1.2. Argumentos planteados por AETAI en su recurso de reconsideración

42. Como sustento de su recurso de reconsideración, AETAI plantea los siguientes argumentos:
- (i) No se ha realizado una evaluación integral que verifique que, como resultado de la interpretación del contrato que está realizando el Regulador no se ha alterado el equilibrio de la Adenda N° 6. AETAI señala que, cuando se suscribió la Adenda N° 6, el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión no cambió, es decir, no deberían haberse generado beneficios extraordinarios al Concesionario. Respetando este principio, la interpretación del contrato realizada por el Regulador tampoco debería implicar un cambio en los beneficios del Concesionario. Si eso ocurriera entonces la interpretación realizada por el Ositrán no recogería el principio con el cual se suscribió la Adenda.

En el punto 206 del Informe Conjunto N° 00002-2025-IC-OSITRAN (en adelante, Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada) se dice que: “El Concesionario agrega que, en el Informe N° 60-2013-MTC/25, el Concedente señaló que, al momento de fijar la TUUA a los pasajeros en transferencia, Ositrán debe verificar las condiciones económicas de la concesión y, además, que no se produzca una afectación a su equilibrio económico – financiero.” Así, destaca que, en su escrito, LAP también señaló que existía un equilibrio económico financiero de las prestaciones en la propuesta de Sexta Adenda.

De esta forma, AETAI considera que compete al Regulador demostrar que su interpretación del contrato no altera el equilibrio económico del Contrato que fue establecido en la Adenda N° 6. Sobre ello refiere que, si la interpretación no altera el equilibrio, entonces se encontraría acorde con el contenido de la Adenda N° 6; caso contrario, el cobro de la TUUA de Transferencia tendrá que realizarse a los pasajeros DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM o en su defecto, a ninguno.

Por otra parte, AETAI menciona que el Ositrán ha señalado que todos los tipos de pasajeros: DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT son pasajeros de transferencia, en “términos generales”, pero en aplicación de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman el TUUA, es decir, los DOM-DOM e INT-INT.

Al respecto, AETAI alega que la afirmación del Ositrán debería sustentarse en que el cobro de la TUUA de transferencia a los pasajeros DOM-DOM e INT-INT no altera el equilibrio económico financiero del Contrato. A su juicio, este análisis debería ser integral (incluyendo a los DOM-INT e INT-DOM) para corroborar que el “espíritu” de la Adenda N° 6 era cobrar únicamente a los DOM-DOM e INT-INT.

- (ii) Respecto al término de “pasajero de transferencia”, en el numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo N° 5 no precisa los tipos de pasajeros que calzan en este concepto, así como el alcance del servicio; Asimismo, no existe la diferencia con los servicios incluidos en la TUUA de salida del Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Al respecto, señala que, el Ositrán justificó el inicio del procedimiento de interpretación en la “ambigüedad” que existía en torno al término “pasajero en transferencia”, y que por ello resultaba “indispensable definir a efectos de establecer el alcance de la TUUA de Transferencia”. Según AETAI, de este modo, el Regulador implícitamente señaló en su informe que resulta necesario definir conceptualmente los alcances del servicio

de transferencia en el AIJCH¹².

Sobre el particular, refiere que, en cuanto a los alcances del concepto “pasajero en transferencia” LAP tenía definido el concepto de “pasajero en transferencia” desde el año 2021. En efecto, en el documento titulado “Procedimiento para la llegada del pasajero en el AIJC (Term P 28)” publicado por LAP en el año 2021, el pasajero en transferencia es definido como:

“Pasajero en transferencia: persona que llega al aeropuerto en un vuelo y continúa su viaje en otro vuelo de la misma línea aérea o de otra aerolínea, sin tiempo de permanencia límite definido.”

De manera similar, en el documento titulado “Instructivo para las operaciones de equipajes facturado en transferencia, en el centro de carga del AIJCH (OPER-CA-01)” publicado por LAP en el 2018, el equipaje de transferencia queda definido como:

“Equipaje de Transferencia: Es aquel equipaje facturado de los pasajeros que deben hacer conexión directa entre dos vuelos distintos, la misma puede ser entre la misma o distinta aerolíneas durante su viaje.”

Así, AETAI sostiene que, de acuerdo con la definición de LAP el pasajero en conexión es aquel que arriba al terminal, pero cambia de vuelo para continuar con su viaje al destino final. Es decir, las definiciones de LAP de pasajero de transferencia no distingue entre pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT, pues -como lo reconoce el propio Concesionario- sólo existe un único concepto de “pasajero en transferencia”.

En consecuencia, a juicio de AETAI, la definición del “pasajero en transferencia” siempre estuvo presente para LAP, y en la experiencia internacional de la industria aeroportuaria, destacando que dicha definición no diferencia entre pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT. Por lo tanto, AETAI considera que nunca existió ambigüedad en torno al concepto de “pasajero en transferencia”. Adicionalmente, AETAI señala que el concepto de pasajero en transferencia LAP (2021) cumple una de las características concurrentes que plantea el Regulador en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada:

“(i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. [...]”

Por último, AETAI señala que, la razón por la cual LAP no establece diferencia entre los pasajeros en transferencia (DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT) es porque todos son “pasajeros en transferencia” y, en consecuencia, únicamente deberían pagar la TUUA de transferencia.

- (iii) AETAI manifiesta que, tal como ha señalado el Ositrán en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada¹³, no existe en la propuesta técnica de LAP ningún pasajero denominado DOM-INT. Solo existen pasajeros internacionales, tránsito y a bordo nacionales. En consecuencia, a juicio de AETAI, desde el punto de vista de lo establecido en el Contrato de Concesión no existe ninguna cláusula que faculte a LAP a cobrar por pasajero DOM-INT. Asimismo, señala que en el Contrato de Concesión tampoco se recoge el pago de la TUUA por concepto INT-DOM.

¹² AETAI cita párrafo 53 del Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN.

¹³ AETAI cita los párrafos 376 a 380 del Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada.

Asimismo, refiere que, si en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, el Regulador señala que el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT no proviene de la propuesta técnica del Concesionario, sino de la interpretación contractual del Regulador, entonces, se debe evaluar si la referida interpretación no alteró el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, considerando que los flujos de pasajeros de DOM-INT (e INT- DOM) no están en la demanda que LAP utilizó para propuesta técnica, tal y como lo precisa el Regulador en su informe.

- (iv) Asimismo, AETAI señala que, a través de la interpretación, el Regulador ha propuesto que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia cumplan con el siguiente criterio: que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Sobre ello, AETAI indica que, acorde con la experiencia y la información de LAP, dicha condición no se está cumpliendo y tampoco sería necesaria para la prestación del servicio. Al respecto menciona que, según la página web y los documentos de LAP, los pasajeros en transferencia INT-DOM y DOM-INT no necesitan de salir a las zonas públicas del nuevo terminal, es decir, no se trata de un insumo que sea indispensable para la prestación del servicio. Por el contrario, aplicar este criterio interpretativo sólo incrementaría el costo para los pasajeros de conexión injustificadamente y aumentaría el tiempo de procesamiento, así como el riesgo de pérdida de equipaje y vuelo.

Asimismo, AETAI refiere que los pasajeros DOM-DOM e INT-DOM presentan el mismo “proceso de viaje” (ambos pasajeros salen a la zona pública), la única diferencia es que al pasajero INT-DOM le cobran el TUUA de Salida. Así, según AETAI, la actuación de LAP muestra que existe sólo una definición de “pasajero en transferencia” y deja sin efecto el criterio del Regulador de “no tener acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional”

- (v) En el documento titulado “ORAT – Deboarding, transfer and inadmissible passengers” (12/03/2024) se evidencia que los pasajeros en conexión no requieren trasladarse a la zona pública (con excepción de aquellos que salen fuera del aeropuerto), por consiguiente, con el criterio de Ositrán, que es el uso limitado de los servicios de TUUA, entonces, todos los pasajeros son de conexión o transferencia (DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT) pues no requieren todos los servicios que le corresponde con el TUUA de Salida, lo que si resulta consistente con la definición de “pasajero en transferencia”.
- (vi) AETAI indica que, de la revisión del Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, Versión 000, Página 1 de 21, Fecha de aprobación:31/01/2025), se acredita que se desarrollan procesos específicos para los flujos de pasajeros en conexión INT-INT, DOM-DOM, INT-DOM y DOM-INT; asimismo, se indica que se contará con los siguientes servicios en la zona de conexiones:
- *Guías de Aeropuerto Se asignará personal de orientación en los principales flujos de conexiones de acuerdo con la necesidad operativa del turno. Este equipo estará a cargo de orientar a los pasajeros sobre los siguientes procesos, información de puertas de embarque, establecimientos comerciales y atención de LLAA.
El equipo de guías de aeropuerto se encuentra a cargo del equipo de Terminales de la Gerencia de Operaciones.*
 - *Counter de LLAA La zona de conexión nacional e internacional cuenta con counters disponibles para las LLAA que requieran atender a sus pasajeros en este punto del proceso. La asignación será realizará en coordinación con la Gerencia comercial y el equipamiento coordinado entre el proveedor de sistemas y el cuto club.*

- *Pantallas FIDS El núcleo de conexión en el segundo nivel y el resto de flujos que permiten hacer el proceso de transferencia, contará con pantallas FIDS necesarias para brindar información de las puertas de embarque y estado de vuelos a los pasajeros que deban realizar este proceso.*

Según AETAI, lo anterior ratifica que la interpretación del contrato realizada por el Regulador no está acorde con lo que LAP ha venido implementando en el AIJC según su página web.

I.3. Posición de LAP sobre el recurso de reconsideración presentado por AETAI

43. Como se mencionó en la sección de antecedentes del presente informe, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057, el Concesionario presentó su posición sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, señalando que el mismo debería ser declarado infundado en todos sus extremos. Así, el Concesionario señala lo siguiente:

- AETAI señala genéricamente y sin mayor sustento que el Ositrán no habría realizado una “evaluación integral” sobre el equilibrio económico-financiero de la Concesión para emitir la Resolución de Interpretación. Sin embargo, LAP hace notar que el procedimiento de interpretación seguido por este organismo regulador tiene por objeto el análisis de las disposiciones del Contrato de Concesión sujetas a interpretación, y no implica, ni podría comprender una evaluación regulatoria sobre el equilibrio económico-financiero de la Concesión. En ese sentido, de acuerdo con LAP, este argumento de AETAI debe ser desestimado de plano, por ser manifiestamente impertinente en el procedimiento de interpretación.
- AETAI alega que el concepto general de “pasajero en transferencia” sería único y no distinguiría entre pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT, por lo que, bajo su criterio, debería establecerse una única tarifa a tales pasajeros.

Al respecto, señala que AETAI busca desconocer u omitir que el Contrato de Concesión, incluyendo su Adenda 6 y las interpretaciones que uniformemente se han emitido al respecto, parte del criterio de “puesta a disposición de los servicios” para el cobro de la TUUA. Así, indica que, precisamente y tal como desarrolló el Ositrán en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada al analizar los argumentos presentados por AETAI, el análisis sobre el cobro de la TUUA de Transferencia no se debe agotar en una definición lingüística u operativa, sino que debe ser interpretado según la Adenda 6 del Contrato de Concesión, la cual incorpora al Anexo 5 del Contrato que “la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan”. En particular, refiere que el mencionado Informe Conjunto ya ha analizado estos aspectos y ha reconocido los múltiples pronunciamientos emitidos desde el año 2004 por Ositrán y el Concedente con relación al criterio de “puesta a disposición de los servicios”, por ejemplo, al indicar lo siguiente:

“446. No obstante, es preciso indicar que, de acuerdo con la interpretación histórica anteriormente desarrollada, el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia no se agota con la definición indicada en el párrafo precedente – que es con la que coincide AETAI – sino que también se observa que al establecer el cobro de la TUUA de Transferencia se tuvo en consideración si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En efecto, de acuerdo con el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en aras de instrumentalizar las interpretaciones contractuales aprobadas mediante el Acuerdo N° 568-156-04- CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CDOSITRAN, los pasajeros en transferencia deberían pagar una

tarifa distinta a la TUUA (Internacional o Nacional) que corresponda a la cantidad de servicios ofrecidos a estos, (...) que no reciben la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Cabe resaltar que ello fue ratificado por el MTC a través del Informe N° 60-2013-MTC/25 y el Informe N° 092-2013-MTC/25, emitidos también en el marco de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión” (Énfasis agregado).

De este modo, LAP señala que es claro que el cobro de tarifas diferenciadas se sustenta en la puesta a disposición de servicios a cada clase de pasajero, conforme ha sido reconocido a lo largo de la concesión. Así, refiere que AETAI no puede pretender desconocer el contenido de las disposiciones contractuales ni los pronunciamientos emitidos uniformemente por Ositrán y el Concedente respecto al criterio de “puesta a disposición de los servicios”. Tales pronunciamientos son actos firmes y públicos que no pueden ser omitidos en la interpretación del Contrato de Concesión.

Adicionalmente, LAP advierte que AETAI incurre en imprecisiones al indicar que LAP habría “reconocido” que solo existe un único concepto de “pasajero de transferencia” en las disposiciones operativas contenidas en el “Procedimiento para la llegada del pasajero en el AIJC (Term P 28)” publicado en el 2021 y en el “Instructivo para las operaciones de equipajes facturado en transferencia, en el centro de carga del AIJCH (OPER-CA-01)” publicado en el 2018. Sobre ello, menciona que, conforme se puede apreciar a partir de sus propios títulos, contenido y naturaleza, dichos documentos operativos referidos al Terminal Actual del AIJC son manifiestamente impertinentes, debido a que no guardan relación alguna con la interpretación de las disposiciones del Contrato de Concesión y su Adenda 6, ni tienen incidencia en el análisis sobre el cobro de la TUUA de Transferencia en el Nuevo Terminal del AIJC.

- Asimismo, LAP señala que, AETAI presenta de manera descontextualizada el documento “ORAT – Deboarding, transfer and inadmissible passengers” de fecha 12 de marzo de 2024 (el “ORAT 12.3.2024”), indicando que este evidenciaría que “los pasajeros en conexión no requieren trasladarse a la zona pública”. Sobre ello, indica que AETAI conoce que dicho documento operativo se encuentra desactualizado y fue emitido con anterioridad a la modificación del flujo de pasajeros comunicado a Ositrán mediante la Carta C-LAP-GPF2024-0141 de fecha 12 de setiembre de 2024.

LAP señala que, conforme se ha manifestado desde el inicio del procedimiento de interpretación y ha sido reconocido en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, con posterioridad al mes de marzo de 2024, de acuerdo con sus derechos y potestades para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal del AIJC, LAP definió el flujo de pasajeros en el AIJC, según el cual los Pasajeros DOM-INT, al igual que los Pasajeros INT-DOM, requieren de trasladarse a la zona pública del AIJC, siendo ello totalmente regular y sin que implique algún incumplimiento a los estándares y Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Contrato de Concesión.

Así, el Concesionario indica que, todo esto ha venido siendo coordinado y puesto en conocimiento a las aerolíneas y todos los *stakeholders* involucrados a través de diversas comunicaciones, tales como los correos electrónicos adjunto a la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057. Sobre ello, señala que, en tales correos se puede apreciar las coordinaciones y actualizaciones de la información sobre los “Procedimientos Operativos Estándar (SOP)” que ha venido realizando LAP con las aerolíneas y demás *stakeholders*, incluyendo la actualización del ORAT

12.3.2024¹⁴.

Asimismo, el Concesionario refiere que AETAI desconoce que el ORAT 12.3.2024 no es, ni nunca fue, un documento vinculante ni definitivo sobre las operaciones y flujos de pasajeros en el Nuevo Terminal del AIJC. Por el contrario, se trata de un documento operativo que puede estar sujeto a actualizaciones y modificaciones. En tal sentido, LAP señala que todas las afirmaciones de AETAI sobre el ORAT 12.3.2024 deben ser descartadas y desestimadas de plano, en tanto se trata de un documento operativo referencial y desactualizado.

- De otro lado, LAP alega que AETAI señala genéricamente y sin mayor sustento que “obligar” a los pasajeros en transferencia a salir a la zona pública del AIJC, generaría ineficiencias e “incentivos al concesionario para alargar los procesos de embarque con la finalidad de cobrar la tarifa más alta”. Según indica, tales afirmaciones son incorrectas y no cuentan con justificación alguna, debido a que todos los flujos de pasajeros en el Nuevo Terminal del AIJC cumplen con todos los estándares exigidos por el marco contractual y normativo aplicable. Así, refiere que a través de este argumento, AETAI buscaría desconocer, nuevamente, que LAP cuenta con las potestades para definir la configuración y organización del AIJC, siempre y cuando se cumplan con los estándares del Contrato de Concesión, tales como el cumplimiento de los RTM y los planes de diseño del AIJC.
- En cuanto a las alegaciones respecto a la información publicada en la página web de LAP sobre los flujos de los pasajeros en el Terminal Actual AIJC, LAP señala que se trata de información errada, impertinente y descontextualizada; ya que no se refiere a los recorridos que seguirán los pasajeros en el Nuevo Terminal, por lo que debe ser descartada de plano.

Así, señala que a través de su recurso de reconsideración y el informe presentado como Anexo 1- C de dicho documento, AETAI formula una serie de afirmaciones confusas e imprecisas sobre los supuestos recorridos que realizan los pasajeros en el Terminal Actual del AIJC, con el único objetivo de sostener de manera inexacta que los “pasajeros en transferencia” realizarían el “mismo proceso de viaje” en el AIJC. No obstante, las descripciones contenidas en los documentos presentados por AETAI sobre el flujo o recorrido de los “pasajeros en transferencia” en el Terminal Actual es incorrecta. Asimismo, menciona que LAP ha informado en distintas oportunidades al Ositrán y los *stakeholders* del Proyecto sobre los flujos previstos que realizarán los Pasajeros DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM en el Nuevo Terminal del AIJC, teniendo cada uno de dichos recorridos singularidades particulares. En tal sentido, LAP destaca que no corresponde a la verdad que los “pasajeros en transferencia” realicen el “mismo proceso de viaje”, como señala AETAI.

- Por último, LAP señala que por medio del escrito ampliatorio a su recurso de reconsideración, AETAI presenta el “Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039)” del mes de enero de 2025, el cual es interpretado y citado de manera incorrecta en tal escrito. A mayor detalle, con la presentación del procedimiento citado del mes de enero de 2025, AETAI busca sostener que “los pasajeros DOM-DOM e INT-DOM presentan el mismo proceso de viaje”, al señalar que ambas clases de pasajeros saldrían a la zona pública del AIJC. En efecto, el “Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P039)” no guarda relación con las conclusiones que señala AETAI, debido a que es claro y fácilmente identificable que los diagramas y la explicación de flujo que los

¹⁴ LAP menciona que, en dichos correos se puede observar las coordinaciones y actualizaciones informadas con fechas 13 de mayo, 6 de junio, 18 de junio, 15 de julio, 19 de julio, 31 de julio y 16 de agosto de 2024.

Pasajeros DOM-DOM e INT-INT (quienes no saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal) tienen un flujo diferente a los Pasajeros DOM-INT e INT-DOM (quienes sí saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal), respectivamente.

Es decir, según LAP, el “Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039)” ha sido presentado por AETAI de modo descontextualizado, incorrecto, y contradictorio en el procedimiento de interpretación contractual.

I.4. Análisis de las Gerencias

44. En cuanto al argumento señalado en el **punto (i) precedente**, AETAI esencialmente cuestiona que la interpretación contractual realizada a través de la resolución impugnada no comprenda un análisis sobre si tal interpretación altera el equilibrio económico financiero de la concesión. Así, refiere que, la interpretación no podría implicar cambios en los beneficios del Concesionario.
45. Al respecto, como se indicó en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, el numeral 6.1 de los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión, aprobados por el Acuerdo de Consejo Directivo N° 557-154-04-CD-OSITRAN (en adelante, los Lineamientos de Interpretación del Ositrán), 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.
46. De acuerdo con lo previsto en los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, se entiende por interpretación a aquella aclaración o explicación sobre el sentido y significado de un contrato de concesión. Así, la interpretación de un contrato busca determinar de manera precisa cuál es el verdadero sentido, finalidad y alcance de las cláusulas contractuales a fin de posibilitar su aplicación, cuando estas son ambiguas, oscuras o poco claras.
47. Además, según dichos Lineamientos de Interpretación del Ositrán, el Organismo Regulador interpreta los contratos de concesión utilizando diversos métodos de interpretación, entre ellos: (i) el literal, que se limita a declarar el alcance que surge de las palabras empleadas en el contrato, sin restringir ni ampliar su alcance; (ii) el lógico, que resuelve lo que se quiso decir en la cláusula sujeta a interpretación, a través de la determinación del espíritu de lo pactado; (iii) el sistemático, por comparación con otras cláusulas, el cual busca atribuirle sentido a la cláusula ubicando principios o conceptos que hayan sido establecidos en el propio contrato; y, (iv) el histórico, que implica recurrir a contenidos de antecedentes del Contrato de Concesión o normas directamente, detectando la intención del promotor de la inversión privada. Ello, en línea con los criterios de interpretación recogidos en el Código Civil.
48. Sobre los alcances de la interpretación, Barchi (2007)¹⁵ sostiene que por interpretación debe entenderse a aquella “(...) operación mediante la cual se le atribuye un significado a los signos que manifiestan la voluntad contractual, entendida como ‘voluntad común’ de una determinada regulación contractual”. Para tal efecto, precisa que: “[c]omo el contrato es un acuerdo, es decir, un recíproco consenso el significado del contrato debe responder a aquello que las partes han entendido establecer; por tanto, la interpretación no está dirigida a determinar la voluntad de una y de la otra parte, sino la voluntad ‘común’ que se traduce en el acuerdo”.
49. En el mismo sentido, Vidal Ramírez (2007)¹⁶ agrega que “(...) la labor hermenéutica deba consistir en establecer cómo es que se ha querido ‘crear, regular, modificar o extinguir una

¹⁵ BARCHI VELAOCHAGA, Luciano, La Interpretación del Contrato en el Código Civil Peruano de 1984. En: Tratado de la Interpretación del Contrato en América Latina, Lima, Editora Jurídica Grijley, Tomo III, 2007. p.1768

¹⁶ VIDAL RAMÍREZ, Fernando. La interpretación del Contrato en el Derecho Peruano. En: Op. Cit. Tomo II. p. 1649.

relación jurídica patrimonial'. Para ello, el intérprete podrá hacer uso de diversos métodos de interpretación, como pueden ser el gramatical, el lógico, el sistemático, el histórico, el analógico y el de los usos y costumbres, conjugándolos en lo que pueda contribuir a esclarecer 'lo expresado' como reflejo de la voluntad interna de los contratantes. Pero como lo dispone el artículo 168, sometido al principio de buena fe".

50. Dicho ello, es oportuno recordar que el presente procedimiento de interpretación contractual se inició toda vez que se pudo advertir la existencia de 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, tal como se expone en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN que sustentó la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, a través de la cual se aprobó el inicio del procedimiento de interpretación contractual:

"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."

51. Es así que, el procedimiento de interpretación contractual se inició con el objetivo de determinar los pasajeros en transferencia a los cuales se les debe cobrar la TUUA de Transferencia, en virtud de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión. De ese modo, para llevar a cabo la interpretación contractual, se recurrió a los métodos de interpretación previstos en la normativa.
52. Efectivamente, en primer lugar, se recurrió al texto plasmado en el Contrato de Concesión; sin embargo, en la medida que ello no resultaba suficiente para esclarecer la voluntad común de las Partes al suscribir la Adenda N° 6, en cuanto al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales debe cobrar la TUUA de Transferencia, como se explicó en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, se recurrió a los antecedentes de la Adenda N° 6, tal como se cita a continuación:

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

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

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

273. Al respecto, se puede observar que, a través de la Adenda N° 6 se modificó el literal a), señalándose que: (i) la TUUA se cobra por pasajero embarcado por los servicios que se prestan, indicados en el Apéndice 1 del presente Anexo, diferenciando entre pasajeros de vuelos nacionales e internacionales; y, (ii) a los pasajeros en transferencia se les aplica

una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas; precisándose que, esta última tarifa se cobrará a los pasajeros en transferencia a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato.

274. Así, a partir de una lectura literal del Contrato de Concesión se puede observar que este no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6; sin embargo, no se puede perder de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.

275. En este punto, es importante notar que, si bien a partir de una lectura literal de la Adenda N° 6 se obtiene una guía para determinar el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia, en el presente caso – y tal como lo ha planteado LAP – se considera pertinente recurrir a los antecedentes relativos a la suscripción de dicha adenda a efectos de obtener claridad sobre lo que buscaban las Partes con la suscripción de la misma, en torno al alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde fijar la TUUA a que se refiere dicha adenda.

276. Por tal razón, como lo indican los Lineamientos de Interpretación del Ositrán, conviene recurrir al método de interpretación histórico de la Adenda N° 6, lo que implica acudir a los antecedentes de esta, a fin de determinar el alcance del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 a partir de la determinación de la común intención de las Partes.

53. De ese modo, luego de la revisión de lo expresamente plasmado en el Contrato de Concesión y de haber revisado los antecedentes de la Adenda N° 6, en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se concluyó lo siguiente:

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

a) Bajo una interpretación literal del literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se puede afirmar que el mismo no ha desarrollado de manera específica el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales les corresponde aplicar la tarifa prevista en la Adenda N° 6. Sin embargo, no puede perderse de vista que la Adenda N° 6 no solo se limita a establecer el cobro de una TUUA a los pasajeros en transferencia que será fijada por el Ositrán, sino que precisa que – a diferencia de dicha tarifa – la TUUA (Nacional e Internacional) es aquella que se cobra a los pasajeros embarcados por los servicios que se prestan indicados en el Apéndice 1 del Anexo 5.

b) Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes: (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

c) Como se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional),

detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

d) Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

54. En consecuencia, a través de la interpretación contractual se resolvió el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia, siendo aquellos que cumplen con los dos criterios concurrentes (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Es importante reiterar que, a través de los métodos de interpretación lo que se ha buscado es esclarecer cuál fue la común voluntad de las Partes en cuanto a ese punto al suscribir la Adenda N° 6. Así, a través de la interpretación contractual no se ha generado ni restringido derechos u obligaciones pactadas por las Partes en el Contrato de Concesión.
55. AETAI señala que, en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada se indica que todos los tipos de pasajeros: DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT son pasajeros de transferencia, en “términos generales”, pero que en aplicación de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman el TUUA, es decir, los DOM-DOM e INT-INT. Dado ello, AETAI alega que el Ositrán debería sustentar que el cobro de la TUUA de transferencia a los pasajeros DOM-DOM e INT-INT no altera el equilibrio económico financiero del Contrato.
56. Al respecto, es preciso reiterar que lo que se buscó a través de la interpretación contractual es determinar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales se les debe cobrar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6. Para ello, se evaluó primero, en términos generales, quiénes son considerados pasajeros en transferencia, observándose que, en efecto, en términos generales, los pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-DOM califican como pasajeros en transferencia. Sin embargo, como se ha explicado previamente y se detalla en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, lo que se requería establecer no era quiénes son considerados pasajeros en transferencia en términos generales, sino aquellos pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el pago de la TUUA de Transferencia en virtud de lo acordado por las Partes a través de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
57. Para ello, como se ha señalado previamente, se recurrió tanto al texto plasmado en el Contrato de Concesión, así como los antecedentes de la Adenda N° 6, advirtiéndose que, efectivamente, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, se señaló que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
58. Así, el Regulador no ha establecido a través de la interpretación contractual un derecho a

favor del Concesionario de cobrar la TUUA Internacional o Nacional en el caso de los pasajeros DOM-INT o INT-DOM, ni el derecho de cobro de una TUUA de Transferencia en el caso de los pasajeros DOM-DOM e INT-INT, sino que únicamente ha determinado cuál fue la común voluntad de las Partes al suscribir la Adenda N° 6, en cuanto a los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia, lo cual fluye del texto contractual como de los antecedentes de la mencionada adenda.

59. Dicho ello, es oportuno destacar que el argumento que ha planteado AETAI parte de una premisa, esto es, que el Regulador podría haber creado algún nuevo derecho a favor del Concesionario y, por ello considera que la labor de interpretación contractual requeriría una evaluación en el sentido que no se afecte el equilibrio económico financiero. Sin embargo, dicha premisa es errada pues, conforme se ha explicado, la interpretación contractual no genera ni restringe derechos pactados por las Partes en el Contrato de Concesión, sino que únicamente busca esclarecer cuál fue la voluntad de las Partes cuando suscribieron la Adenda N° 6.
60. Sobre este punto, no está demás mencionar que, en su recurso de reconsideración, AETAI omite toda la argumentación que desarrolló el Regulador para llegar a la conclusiones antes citadas, habiendo quedado claramente evidenciado en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, que la interpretación es el resultado de lo pactado expresamente en el Contrato de Concesión y de los antecedentes de la Adenda N° 6, sin que en modo alguno se pueda argumentar que se ha creado a través de esta derechos o ganancias a favor del Concesionario.
61. Considerando los fundamentos antes expuestos, **corresponde desestimar** el argumento de AETAI señalado en el punto (i).
62. En cuanto al argumento señalado en el **punto (ii) precedente**, AETAI señala que el Ositrán justificó el inicio del procedimiento de interpretación en la existencia de ambigüedad en torno al término “pasajero en transferencia” y que resulta “indispensable definir a efectos de establecer el alcance de la TUUA de Transferencia”. Así, AETAI refiere que el Regulador implícitamente habría señalado en su informe que resulta necesario definir conceptualmente los alcances del servicio de transferencia en el AIJC. Considerando ello, AETAI recurre al documento “Procedimiento para la llegada del pasajero en el AIJC (Term P 28)” del 2021, y el “Instructivo para las operaciones de equipajes facturado en transferencia, en el centro de carga del AIJCH (OPER-CA-01)” del 2018, para sustentar el alcance de dicho término, destacando que a partir de la información publicada por LAP, el pasajero en transferencia cumple con una de las características concurrentes: *que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.*
63. Al respecto, como se ha explicado previamente, el procedimiento de interpretación contractual se inició con el objetivo de determinar el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales el Concesionario debe de cobrar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6 y no para determinar quiénes en términos generales son considerados pasajeros en transferencia. Para ello, se ha recurrido al texto contractual como a los antecedentes de la mencionada adenda, a efectos de esclarecer cuál fue la voluntad común de la Partes al plasmar el cobro de la TUUA de Transferencia a través de dicha adenda. Es así que, se pudo advertir las dos características concurrentes que deben cumplir los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia: *(i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional, debiendo reiterarse que tales características fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6.*

64. Cabe mencionar también que, de manera similar, durante el procedimiento de interpretación contractual, a través de la Carta N° 0086-2024-GG/AETAI, la recurrente planteó que se considere la siguiente definición de pasajero en transferencia con base en la concepción de la aeronáutica (definición de la Aeronáutica Civil de Colombia, el Grupo Aeroportuario del Pacífico y la definición de la Ley 21/2003 de España – Ley de Seguridad Aérea – recogida por la Real Academia Española de la Lengua) y las aerolíneas (LATAM y SKY):

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

65. Al respecto, en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se evaluaron los argumentos de AETAI señalándose lo siguiente:

“445. Se advierte que la propuesta de definición presentada por AETAI para el pasajero en transferencia es similar a la definición recogida en los antecedentes de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión (Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN e Informe N° 11-13- GRE-GS-GAL-OSITRAN de este Organismo Regulador, así como el Informe N° 60-2013- MTC/25 del MTC, entre otros), tal y como ha sido desarrollado en la Sección F.3.1 del presente informe, esto es, que se entiende por pasajeros de transferencia a aquellos pasajeros cuyo destino final no es Lima, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino.

446. No obstante, es preciso indicar que, de acuerdo con la interpretación histórica anteriormente desarrollada, el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia no se agota con la definición indicada en el párrafo precedente – que es con la que coincide AETAI – sino que también se observa que al establecer el cobro de la TUUA de Transferencia se tuvo en consideración si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. En efecto, de acuerdo con el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, en aras de instrumentalizar las interpretaciones contractuales aprobadas mediante el Acuerdo N° 568-156-04-CDOSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 016-2007-CD-OSITRAN, los pasajeros en transferencia deberían pagar una tarifa distinta a la TUUA (Internacional o Nacional) que corresponda a la cantidad de servicios ofrecidos a estos, ello, partiendo del presupuesto de que no reciben la integridad de los servicios listados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Cabe resaltar que ello fue ratificado por el MTC a través del Informe N° 60-2013-MTC/25 y el Informe N° 092-2013-MTC/25, emitidos también en el marco de la suscripción de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.”

66. Como se puede apreciar, en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada ya se evaluó argumentos similares planteados por AETAI, resaltándose que para establecer el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar la TUUA de Transferencia en virtud de la Adenda N° 6, se requiere tener en cuenta las dos características concurrentes antes mencionadas -entre ellos, si los pasajeros tienen o no a disposición la integridad de los servicios del Apéndice 1 del Anexo 5- pues son las características que fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6. Ello, pues la interpretación contractual se inició con el objeto de esclarecer la común voluntad de las Partes al suscribir dicha adenda, en cuanto a los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde realizar el cobro de la TUUA de Transferencia; y, no para determinar de manera general quiénes son considerados pasajeros en transferencia.
67. Por los fundamentos antes expuestos, **corresponde desestimar** el argumento planteado por AETAI señalado en el punto (ii).
68. En cuanto al argumento señalado en el **punto (iii) precedente**, AETAI indica que en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, el Ositrán señala que no existe en la propuesta técnica de LAP ningún pasajero denominado DOM-INT. Solo existen pasajeros internacionales, tránsito y a bordo nacionales. A partir de ello infiere que, desde el punto de vista de lo establecido en el Contrato de Concesión no existe ninguna cláusula

que faculte a LAP a cobrar por pasajero DOM-INT. Asimismo, AETAI señala que, en el Contrato, tampoco se recoge el pago de la TUUA a los pasajeros INT-DOM.

69. Sobre lo anterior, AETAI alega que, si el Regulador en su informe señala que el cobro de la TUUA Internacional a los pasajeros DOM-INT no proviene de la propuesta técnica del Concesionario, sino de la interpretación contractual del Regulador, entonces, resulta oportuno evaluar si la referida interpretación no alteró el equilibrio económico financiero del Contrato, teniendo en cuenta que los flujos de pasajeros de DOM-INT (e INT- DOM) no están en la demanda que LAP utilizó para propuesta técnica, tal y como lo precisa el Regulador en su informe.
70. Al respecto, cabe señalar que en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se señaló lo siguiente:

364. Por otro lado, LAP afirma que, en tanto las proyecciones que sustentaron las Propuestas Técnica y Económica del Concesionario parten de considerar a los pasajeros DOM-INT e INT-DOM como “pasajeros de origen” internacionales y nacionales, se entiende que las Partes acordaron y siempre entendieron que los pasajeros DOM-INT y los pasajeros INT-DOM continuarían pagando tales conceptos desde el inicio y durante toda la vigencia de la concesión.

(...)

369. Sobre los supuestos utilizados en la Propuesta Técnica del Anexo 6 del Contrato de Concesión, el Concesionario afirma que del Plan de Negocios se desprende que el AIJC sería un centro de interconexión o hub en el Perú para salidas al extranjero, es decir, un punto necesario para las conexiones DOM-INT, así mismo, sobre la base de ello, las tablas (como la Tabla A-1) reflejaría que los pasajeros DOM-INT forman parte de los pasajeros internacionales. Por tanto, según LAP, los ingresos provenientes del cobro de la TUUA Internacional a tales pasajeros es fundamental para el esquema y equilibrio económico – financiero de la concesión, así como para la Propuesta Económica presentada por LAP.

370. Al respecto, se debe resaltar que en ninguno de los textos o tablas expuestas en los argumentos del Concesionario se menciona explícitamente que los pasajeros DOM-INT se consideran como parte de pasajeros internacionales. Es más, en los mismos informes legales presentados por el Concesionario en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia⁵¹, solo se hace referencia a lo que supuestamente afirma el Concesionario: “A mayor abundamiento, de acuerdo con lo informado por LAP, la relevancia y consideración del flujo de los Pasajeros DOM-INT y la consiguiente recaudación de la TUUA Internacional por parte de tales pasajeros, fue un componente en las proyecciones utilizadas para la presentación de la Propuesta Económica”.

*371. Ahora, respecto a lo que abarca el pago de la TUUA Internacional, el Concesionario olvida que, a diferencia del Anexo 6, **el valor de la TUUA y las consideraciones para su fijación no forman parte de la Propuesta Técnica del Concesionario, sino que ello fue establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.** Dicho valor de TUUA es un insumo que debió recoger el Concesionario para formular su Propuesta Técnica.*

71. Como se puede apreciar, en el citado Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada se señaló que, en efecto, contrariamente a lo alegado en su oportunidad por el Concesionario, a partir de la Propuesta Técnica no se podía establecer que el Concesionario tuviera derecho a cobrar la TUUA (Nacional o Internacional) a los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, indicándose que dicha Propuesta Económica no es la que regula a quiénes corresponde el pago de la TUUA Nacional o Internacional, sino que ello se encuentra establecido en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
72. Por tanto, corresponde reiterar que, tal como se señaló en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, a partir de la revisión del texto contractual, así como los antecedentes de la Adenda N° 6, se pudo concluir que de acuerdo con dicha adenda, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Así, se mencionó que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-

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

73. De este modo, la premisa de la cual parte el argumento de AETAI, en el sentido que a través de la interpretación contractual se habría generado un derecho a favor del Concesionario para cobrar la TUUA Nacional o Internacional a los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM y, que por tanto se debería evaluar que no se afecte el equilibrio económico financiero, es errada.
74. En consecuencia, corresponde **desestimar** el argumento formulado por AETAI señalado en el punto (iii).
75. En cuanto al argumento señalado en el **punto (iv) precedente**, AETAI nuevamente señala que, a través de la interpretación contractual el Regulador ha propuesto un criterio para determinar a los pasajeros en transferencia, esto es, que estos pasajeros al ingresar al terminal no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Nacional o Internacional.
76. Así, refiere que, la interpretación del Regulador incrementa innecesariamente el costo para los pasajeros del tipo INT-DOM y DOM-INT al obligarlos a salir a la zona de check in, con la finalidad de que LAP cobre la TUUA de salida. En esa línea, manifiesta que, el hecho que el pasajero en transferencia utilice la zona pública o no la utilice, no altera su condición principal, que es: pasajero con destino final diferente al AIJC y para ello, requiere embarcar en un vuelo diferente al que llegó al AIJC. Asimismo, refiere que, si utiliza más o menos servicios en el terminal del AIJCH no altera su condición de ser pasajero en transferencia; en otras palabras, la forma cómo LAP organice el servicio de conexión en el AIJC, no modifica o altera el concepto de pasajero en transferencia que planteó LAP en sus procedimientos en el año 2021.
77. Sobre el particular, es preciso reiterar que, a través de la interpretación contractual, el Regulador no ha generado un derecho a favor de LAP, sino que se ha limitado a esclarecer la común voluntad de las Partes al suscribir la Adenda N° 6. En tal sentido, la existencia de dos Tarifas (TUUA Nacional e Internacional) y la TUUA de Transferencia, no son producto de la interpretación contractual, sino lo pactado por las Partes en el Contrato de Concesión. La interpretación contractual únicamente ha buscado esclarecer cuáles son los pasajeros en transferencia a los cuales el Concesionario debe cobrar la TUUA de Transferencia, pues ello fue dispuesto así por la Adenda N° 6.
78. Asimismo, es preciso señalar que, a través de la interpretación contractual el Regulador no ha establecido los flujos que deben seguir los pasajeros en transferencia; por tanto, no ha obligado a los pasajeros INT-DOM y DOM-INT a salir a la zona del check in, como señala AETAI. Al respecto, cabe señalar que en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada se detalló en extenso los antecedentes de la Adenda N° 6 que se revisaron a efectos de realizar la interpretación contractual (Sección F.2 del Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada), así a partir de una interpretación histórica se pudo advertir lo siguiente:

321. Asimismo, a partir de la interpretación histórica de los documentos que formaron parte del proceso de la elaboración de la Adenda N° 6 se puede concluir, respecto al literal a) del numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, que la intención de las Partes fue establecer que el alcance del cobro de la TUUA de Transferencia abarca a los pasajeros en transferencia que cumplan con las siguientes características concurrentes:

(i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final

no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia.

(ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.

322. Como se puede apreciar tanto del texto literal de la Adenda N° 6, así como de sus antecedentes, en ningún caso se hace referencia a flujos específicos de pasajeros en transferencia: DOM-DOM, INT-INT, INT-DOM, DOM-INT. Cabe señalar que tales pasajeros, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

323. Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

79. Así, de la revisión de los antecedentes de la Adenda N° 6, se pudo advertir que la voluntad de las Partes fue que se cobre la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia que cumplen con dos características concurrentes: (i) aquellos cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión hasta llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia; y, (ii) que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
80. De manera particular, resulta oportuno citar los párrafos 309 a 312 del Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada en las cuales se cita el Informe N° 092-2013-MTC/25 a través del cual el Concedente sustentó la Adenda N° 6, en virtud de la cual se incorporó el cobro de la TUUA de Transferencia:

309. Mediante el Informe N° 092-2013-MTC/25 del 06 de marzo de 2013, el MTC nuevamente reconoció que la pretensión de LAP original había sido que “se entienda claramente el alcance del cobro de la TUUA Internacional a todos los pasajeros que se embarquen a través del Aeropuerto, sin diferenciar la cantidad o el grado de uso de los servicios que se prestan”.

310. Al respecto, a través del señalado Informe N° 092-2013-MTC/25, el Concedente estableció que “es necesario tener en cuenta las opiniones que el Regulador ha emitido respecto al cobro de la TUUA en el AIJC”. En particular, el MTC se mostró conforme con la opinión del Ositrán recaída en el Informe N° 003-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, como se cita a continuación:

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

una TUUA a pasajeros en transferencia según disposiciones contractuales, Leyes Aplicables y Normas; y, (iii) prohibición de exenciones al pago por Servicios Aeroportuarios utilizados". Cabe resaltar que el MTC indicó que la primera modificación se hacía "en el sentido de lo opinado por el Regulador"; y, la segunda modificación, "teniendo como referencia la propuesta del Regulador". Sobre este punto, el MTC indicó que "se deben considerar las siguientes definiciones establecidas por OSITRAN:

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

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

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

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

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

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

311. En el Informe N° 092-2013-MTC/25 se concluye que la propuesta de modificación del literal a) del numeral 1.1. del Anexo 5 del Contrato de Concesión **"contempla la diferenciación de los pasajeros en transferencia respecto a los pasajeros embarcados reconocida por el OSITRAN,** en tal sentido, resulta pertinente que se procure que esta última sea la competente en la fijación de la tarifa correspondiente a los pasajeros en transferencia".

312. Como se aprecia del Informe N° 092-2013-MTC/25, este recoge la definición de pasajeros en transferencia presentada por el Organismo Regulador mediante el Informe N° 003-13- GRE-GS-GAL-OSITRAN, señalando que ellos son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, pero han de bajar del avión en que llegan, ingresar en el terminal y subir a otro avión para tomar un vuelo de conexión en el AIJC, lo que les permite continuar el viaje hacia su aeropuerto de destino; y, que no tienen acceso a la integridad de los servicios de la TUUA Internacional o Nacional, por lo que se le debe cobrar una nueva tarifa – vía procedimiento de fijación tarifaria – distinta a la ya existente TUUA Internacional o Nacional. En ese sentido, se advierte que la posición del Concedente, sobre los puntos apenas detallados, se mantuvo firme respecto a su Informe N° 60-2013-MTC/25.

81. De ese modo, como se señaló en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales ya se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
82. Así, contrariamente a lo que señala AETAI, el Regulador no ha generado un derecho a favor del Concesionario de cobrar TUUA (Internacional y Nacional) a los pasajeros INT-DOM o DOM-INT, ni se ha obligado a tales pasajeros a salir a la zona pública para que se les pueda cobrar la TUUA Nacional o internacional; por el contrario, como se explicó en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, a la fecha de la Adenda N° 6, a tales pasajeros ya se les cobraba la TUUA Nacional o Internacional en la medida que tenían acceso a la integridad de los servicios que integran la TUUA detallados en el Anexo 5. Igualmente, debe reiterarse que, los criterios bajo los cuales se delimita el alcance de los pasajeros en transferencia no han sido creados por el Regulador, sino que fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6.
83. Del mismo modo, en cuanto a que si los pasajeros en transferencia DOM-INT o INT-DOM requerirían o no salir a la zona pública, contrariamente a lo señalado por AETAI, a través de la interpretación contractual el Regulador no ha impuesto que tales pasajeros deban salir o no a la zona pública. Efectivamente, en la interpretación contractual se ha señalado que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el cobro de la TUUA de Transferencia son aquellos que cumplen los requisitos concurrentes antes mencionados, mencionándose que, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros DOM-INT e INT-DOM pagaban la TUUA Internacional y Nacional, según correspondiera, en la medida que tenían acceso a la integridad de los servicios del Apéndice 5.
84. Asimismo, como se señaló en el Informe Conjunto que sustenta la Resolución Impugnada, en cuanto al diseño y distribución del terminal se debe tener en cuenta la cláusula 1.51 del Contrato de Concesión, así como el Anexo 14 del Contrato de Concesión. Así, ello se abordó de la siguiente forma en el mencionado Informe Conjunto conforme se cita a continuación:

422. Por otra parte, en su argumento señalado en el punto iii de este acápite, el Concesionario manifiesta que cuenta con la potestad para definir la configuración y organización del Nuevo Terminal, siempre y cuando se cumplan los estándares del Contrato de Concesión, tales como el cumplimiento de RTM, conforme es común en la distribución de riesgos en los proyectos bajo la modalidad de Asociación Público – Privada. Entre tales estándares, no existe obligación para LAP de implementar un recorrido o flujo determinado en el Nuevo Terminal para los Pasajeros DOM-INT. LAP indica que ha diseñado el Nuevo Terminal, incluido el flujo de los pasajeros de conformidad con la normativa nacional e internacional citada en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, la Propuesta Técnica, los documentos de la licitación, el propio contenido del Contrato de Concesión y el Plan Maestro vigente del AIJC.

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

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

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

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

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

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

“1.2. Generalidades Terrenos e Instalaciones:

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

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

“1.18 Instalaciones para el Terminal de Pasajeros

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

(...)

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

[Énfasis agregado.]

(...)

428. En esencia, las disposiciones previamente citadas obligan a LAP a cumplir con los RTM, los cuales no debe alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica, de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión, en tanto este diseño dependerá de LAP.

85. En tal sentido, el diseño es responsabilidad del Concesionario, respetando los RTM, debiendo no alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
86. Por tanto, corresponde **desestimar** el argumento formulado por AETAI señalado en el punto (iv).
87. Por otro lado, **mediante los puntos (v) y (vi)**, AETAI hace referencia al flujo de Pasajeros de Transferencia en el Terminal Actual y en el Nuevo terminal. Así, sobre el Actual terminal de pasajeros, AETAI afirma que la página web de LAP muestra que los pasajeros en transferencia INT-DOM y DOM-INT siguen el mismo procedimiento que corresponde al pasajero de salida nacional; asimismo, refiere que, los pasajeros de conexión DOM-INT e

INT-INT utilizan el trámite del pasajero internacional. En esa línea, AETAI alega que, según lo publicado en la página web de LAP para el Actual Terminal, todos los pasajeros DOM-DOM, INT-DOM, DOM-INT e INT-INT deberían pagar la TUUA de transferencia porque todos acceden al mismo servicio de conexión.

88. Sobre el particular, como primer aspecto, se debe recordar que la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece la oportunidad del cobro de la TUUA de Transferencia, la cual se encuentra prevista a partir de la puesta en operación del nuevo Terminal de Pasajeros. Ello, también fue explicado en el Informe Conjunto que sustentó la Resolución Impugnada. Así, por ejemplo, se señaló lo siguiente:

332. Al respecto, cabe señalar que la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

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

[Énfasis agregado.]

333. A partir de una lectura literal de dicha cláusula se advierte que, efectivamente, establece un tiempo futuro a través del término “cobrará”, pues se sujeta el inicio del cobro de la TUUA de Transferencia a la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros

89. Es así que, conforme se ha señalado de manera reiterada en el presente informe, la interpretación contractual buscó establecer los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el cobro de la TUUA de Transferencia **cuando inicie operaciones el Nuevo Terminal de Pasajeros**, para lo cual se recurrió al texto contractual como a los antecedentes de la Adenda N° 6, advirtiéndose que los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde el cobro de la mencionada Tarifa son aquellos que cumplen las dos características concurrentes: (i) Que los pasajeros en transferencia son aquellos pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final, pudiendo ser nacionales o internacionales en transferencia. (ii) Que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional.
90. Así, se explicó que los pasajeros DOM-DOM, INT-INT- INT-DOM y DOM-INT, en términos generales, califican como pasajero en transferencia toda vez que son pasajeros cuyo destino final no es el AIJC, que bajan del avión, ingresan al terminal y suben a otro avión para llegar a su destino final (nacional o internacional). Sin embargo, en línea con lo antes expuesto, de acuerdo con la Adenda N° 6, a los pasajeros en transferencia a los que les corresponde fijar una Tarifa son aquellos que no tienen a su disposición todos los servicios que conforman la TUUA (Nacional o Internacional), detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión. Considerando ello, a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
91. En consecuencia, carece de fundamento el argumento planteado por AETAI conforme al cual, sobre la base de la información publicada en la página web de LAP relativa al Actual Terminal, todos los pasajeros DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT e INT-DOM serían pasajeros

en transferencia y por tanto deberían pagar TUUA de Transferencia, debiendo reiterarse que la TUUA de Transferencia se cobra a los pasajeros en transferencia a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal.

92. Por tanto, sobre la base de los fundamentos antes expuestos, corresponde **desestimar** este argumento de AETAI.
93. Respecto al flujo de pasajeros del Nuevo Terminal, AETAI hace referencia al documento *ORAT - Deboarding, transfer and inadmissible passengers* (ORAT) del 12 de marzo de 2024, mostrando distintos esquemas de flujo de pasajeros para concluir que se evidencia que los pasajeros en conexión no requieren trasladarse a la zona pública.
94. Al respecto, tal como ha sido reconocido por AETAI en su recurso de reconsideración, LAP modificó su Plan Maestro en el año 2024. En efecto, mediante la Carta C-LAP-GOP-2024-0376 de fecha 14 de agosto de 2024, LAP comunicó la actualización del Plan Maestro de Desarrollo del AIJC, de modo que los pasajeros DOM-INT e INT-DOM tengan acceso a la zona pública, en tal sentido, el *ORAT - Deboarding, transfer and inadmissible passengers* (ORAT) mencionado por AETAI no contiene información actualizada.
95. Por otro parte, mediante la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI, AETAI complementa su argumento describiendo lo presentado en el Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) en lo referido a los servicios en la zona de conexiones, como las Guías de Aeropuerto, Counter de LLAA y Pantallas FIDS, estableciendo que con ello se ratifica en que " (...) **Como se observa los pasajeros DOM-DOM e INT-DOM presentan el mismo "proceso de viaje" (ambos pasajeros salen a la zona pública), la única diferencia es que al pasajero INT- DOM le cobran el TUUA de Salida. En otras palabras, la actuación de LAP muestra que existe sólo una definición de "pasajero en transferencia" y deja sin efecto el criterio del Regulador de "no tener acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional"**.
96. Al respecto, cabe resaltar que el documento Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) es un documento reciente en comparación al ORAT, en el cual se señalan diferencias entre los recorridos de los diferentes pasajeros de transferencia. Sin embargo, AETAI solo se limita citar el punto 17 del documento "Servicios en la zona de conexiones" que define de manera general (sin detallar el flujo) los servicios que les brindarán a los diferentes pasajeros de transferencia, sin que se precise la ubicación exacta donde se prestarán dichos servicios según tipo de pasajero, y sin tomar en cuenta los detalles del procedimiento por tipo de pasajero expuestos en el mismo documento.
97. Sobre ello, cabe mencionar que, en el Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) remitido por AETAI se señala que:

"Los pasajeros en conexión INT-INT y DOM-DOM contarán con procesadores dedicados para atravesar los controles del aeropuerto, a excepción de los pasajeros INT-DOM y DOM-INT, los cuales deben atravesar todos los procesos de llegada y luego de salida.

[Énfasis y subrayado agregados].

98. Como se puede observar, el mencionado documento señala que los pasajeros INT-INT y DOM-DOM presentan procesadores dedicados mientras que los INT-DOM y DOM-INT deben atravesar todos los procesos de llegada y salida. Cabe precisar que, este aspecto también se refleja en el detalle de los flujos expuestos en el referido documento, en la cual se muestra que los pasajeros INT-DOM y DOM-INT tienen acceso a la zona pública del Nuevo Terminal.

99. Cabe mencionar que, dicho aspecto también ha sido advertido por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0057, en la que señalada que el documento referido los diagramas y la explicación de flujo que los Pasajeros DOM-DOM e INT-INT (quienes no saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal) tienen un flujo diferente a los Pasajeros DOM-INT e INT-DOM (quienes sí saldrán a la zona pública del Nuevo Terminal).
100. En ese sentido es claro que el punto 17 referido a “Servicios en la zona de conexiones” del Procedimiento de Proceso de conexión de pasajeros (TERM-P-039, versión 000) remitido por AETAI, solo hace referencia a los servicios con que cuentan específicamente los pasajeros de transferencia a diferencia de otros tipos de pasajeros, siendo que dicha descripción es general sin precisar la ubicación ni establecer que serán los únicos servicios que tendrán todos los pasajeros de transferencia, y que contrariamente a lo argumentado por AETAI, de acuerdo con el documento proporcionado por la recurrente, los pasajeros INT-DOM y DOM-INT que atraviesan todos los procesos tendrán acceso a otros servicios que no tienen los pasajeros INT-INT y DOM-DOM al tener procesadores dedicados.
101. En ese marco, se debe reiterar que la interpretación contractual por parte del Regulador no ha impuesto algún flujo de pasajeros en particular, siendo que a través de la cláusula 1.51 y el Anexo 14 del Contrato de Concesión, establecen que el diseño del Nuevo Terminal es responsabilidad del Concesionario, debiendo los RTM y no alejarse de los conceptos de planificación contenidos en la propuesta técnica de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
102. Efectivamente, la interpretación contractual ha determinado el alcance de los pasajeros en transferencia, señalando que estos son aquellos que cumplen con las dos características concurrentes antes mencionadas -las cuales fluyen de los antecedentes de la Adenda N° 6-, entre ellas, que estos pasajeros, al ingresar al terminal, no tienen acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA Internacional o Nacional. Así, se mencionó que, a la a la fecha de la suscripción de la Adenda N° 6, los pasajeros en transferencia a los que no se les cobraba Tarifa alguna eran los pasajeros INT-INT y DOM-DOM que no tenían acceso a la integridad de los servicios que conforman la TUUA (Nacional e Internacional). Ello, a diferencia de los pasajeros en transferencia DOM-INT e INT-DOM, a los cuales se les cobraba la TUUA (Nacional o Internacional), en la medida que tenían disponible la integridad de los servicios que conforman dicha TUUA, detallados en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
103. En ese sentido, considerando los fundamentos antes expuestos **corresponde desestimar** los argumentos de AETAI señalados los puntos (v) y (vi).

III. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA DE EMERGENCIA

104. El literal e) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, atribuye al Ositrán la función de interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.
105. 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 Infraestructura¹⁷. Sin embargo, a la fecha de emisión del presente Informe Conjunto este Organismo Regulador no cuenta con el *quorum* exigido para que el

¹⁷ 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.

Consejo Directivo sesione¹⁸, 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 Ositrán¹⁹.

106. De acuerdo con lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF²⁰, 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.
107. 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”*.
108. Siendo ello así, y considerando que de conformidad con el Acta de Acuerdos firmada entre el MTC y LAP el 30 de enero de 2025, el inicio de operaciones del nuevo terminal se llevará a cabo a más tardar el 30 de marzo de 2025²¹, a continuación, estas Gerencias evalúan si la aprobación del presente Informe Conjunto y, en consecuencia, la decisión sobre el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, califica como una medida excepcional que amerita la avocación de la Presidencia Ejecutiva, conforme a lo establecido en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
109. 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.

¹⁸ Con fecha 22 de octubre de 2023, se hizo efectiva la renuncia de uno de los miembros del Consejo Directivo del Ositrán, Alex Díaz Guevara, lo que imposibilita contar con el quorum requerido para llevarse a cabo las sesiones de Consejo Directivo conforme con lo señalado en el artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, el cual dispone que el quorum de asistencia es de tres (03) miembros. Posteriormente, con fecha del 10 de mayo de 2024, a la renuncia del señor Alex Díaz Guevara 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.

Es pertinente indicar que, si bien mediante la Resolución Ministerial N° 306-2024-PCM, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 19 de noviembre de 2024, se conformó el Comité de Selección a cargo del Concurso Público para la selección de postulantes al cargo de integrante del Consejo Directivo de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en relación al proceso de selección relativo al Consejo Directivo del Ositrán, este aún se encuentra en proceso.

¹⁹ Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán
“Artículo 6.- Del Consejo Directivo
(...)
El quórum de asistencia a las sesiones es de tres (3) miembros, siendo necesaria la asistencia del Presidente o del Vicepresidente para sesionar válidamente. Los acuerdos se adoptan por mayoría de los miembros asistentes. El Presidente tiene voto dirimente”.

²⁰ ROF:
“Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes:
(...)
10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;
(...)”.

²¹ El jueves 30 de enero de 2025, mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02, el MTC envió al Ositrán el acta de acuerdo entre las partes.

110. En el marco del citado procedimiento, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, se dispuso la publicación de la “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, la Propuesta Tarifaria del Regulador) otorgando un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados presenten comentarios sobre la misma. Posteriormente, mediante Resolución de Presidencia N° 029-2025-PD-OSITRAN publicada en el Diario Oficial El Peruano el 28 de febrero de 2025, se amplió el plazo para la presentación de comentarios sobre la Propuesta Tarifaria del Regulador hasta el 05 de marzo de 2025.
111. De conformidad con lo establecido en el artículo 28 del RETA, una vez vencido el plazo para la presentación de comentarios, corresponderá que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, remita a la Gerencia General el informe final que sustenta la aprobación de las tarifas en un plazo de quince (15) días hábiles (prorrogables de manera excepcional por quince (15) días hábiles adicionales), contados desde el vencimiento del plazo para la presentación de comentarios. Ello, con la finalidad de que sea puesto en consideración del órgano competente para la aprobación de las respectivas tarifas.
112. Cabe señalar que, para la elaboración del mencionado informe final que sustenta la aprobación de la tarifa de TUUA de Transferencia, se requiere resolver de manera definitiva el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI, toda vez que versa sobre el alcance de los pasajeros en transferencia a los cuales corresponde cobrar dicha Tarifa. Siendo ello así, y, teniendo en cuenta que no se tiene certeza de cuándo podría alcanzarse el quorum requerido para que el Consejo Directivo del Ositrán pueda sesionar y decidir sobre el particular; se estima pertinente someter este asunto para consideración de la Presidencia Ejecutiva en aplicación del artículo numeral 10 del artículo 9 del ROF del Ositrán.

IV. CONCLUSIONES

113. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0062-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 00141-2024-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, se dispuso el inicio de oficio del procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión.
114. A través de la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2025 y publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025, se interpretó el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
115. A través de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI recibida el 29 de enero de 2025, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN. Dicho recurso fue complementado mediante la Carta N° 0017-2025-GG/AETAI presentada el 07 de febrero de 2025.
116. De acuerdo con la evaluación efectuada en el presente informe, corresponde desestimar los argumentos planteados por AETAI y, en consecuencia, declarar infundado el recurso de reconsideración interpuesto por dicha organización.
117. Teniendo en cuenta la imposibilidad de sesionar del Consejo Directivo, se estima pertinente que se remita el presente informe a la Presidenta Ejecutiva, para su consideración en aplicación del numeral 10 del artículo 9 del ROF.

118. Se considera que es conveniente disponer la publicación de la resolución que aprueba el sentido de la interpretación contractual en el Diario Oficial El Peruano, para que los terceros interesados tomen conocimiento del mismo.

V. RECOMENDACIÓN

119. Se recomienda poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán el presente Informe Conjunto, a fin de que dicho órgano, de estimarlo conveniente, resuelva el presente recurso de reconsideración.

Atentamente,

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

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

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

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

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

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

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

Número de Trámite: 2025034423