



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Firmado por: MEJIA
CORNEJO Juan
Carlos FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/02/2025
14:31:09 -0500

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL

N° 00029-2025-GG-OSITRAN

Lima, 17 de febrero de 2025

VISTOS:

El recurso de apelación presentado por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. en contra de la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN; y, el Informe N° 00036-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 14 de febrero de 2025, emitido por la Gerencia de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN, sustentada en los Informes N° 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN y N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, y notificada al Concesionario mediante el Oficio N° 15560-2024-GSF-OSITRAN el 11 de diciembre de 2024, se impuso a título de sanción, a la Empresa Prestadora Aeropuertos Andinos del Perú S.A. una multa ascendente a 25 UIT por la comisión de la infracción tipificada en el numeral 52.1 del artículo 52° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN, al haber incumplido con sus obligaciones establecidas en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión; así como, en el artículo 34° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de Ositrán -RUITUP;

Que, a través de la Carta N° CAR-0015-2025-AAP presentada el 08 de enero de 2025, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN;

Que, por medio del Memorando N° 00009-2025-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2025, la Jefatura de Fiscalización remite a la Gerencia General con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica el recurso de apelación mencionado en el párrafo anterior, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96° del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones de Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN;

Que, mediante el Oficio N° 00025-2025-GG-OSITRAN notificado el 17 de enero de 2025, la Gerencia General comunicó al Concesionario la admisión a trámite del recurso de apelación interpuesto, conforme a la evaluación realizada por la Gerencia de Asesoría Jurídica a través del Memorando N° 00022-2025-GAJ-OSITRAN;

Que, luego del análisis efectuado, la Gerencia de Asesoría Jurídica mediante el Informe N° 00036-2025-GAJ-OSITRAN, recomendó declarar infundado el recurso de apelación presentado por el Concesionario, concluyendo lo siguiente:

“IV. CONCLUSIONES

67. *El cobro de la TUUA a los pasajeros en tránsito procede cuando voluntariamente hayan salido de la zona estéril para posteriormente reingresar, por lo que, en el presente PAS se analizó si el Concesionario incurrió en el incumplimiento de las disposiciones relativas al cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto – TUUA especificadas en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión.*
68. *AAP tenía conocimiento previo al presente PAS sobre la situación de los pasajeros en tránsito y las condiciones bajo las cuales se venía cobrando el TUUA. No obstante, el Concesionario no adoptó las medidas correctivas necesarias para garantizar que el cobro de la TUUA se realizara conforme a las disposiciones establecidas. En consecuencia, la argumentación de*

Visado por: SHEPUT STUCCHI
HUMBERTO LUIS FIR 07720411 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/02/2025 13:08:04 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/02/2025 12:36:50 -0500

AAP de que desconocía la situación carece de validez, toda vez que disponía de la información suficiente y clara para proceder conforme a la normativa y disposiciones contractuales pertinentes.

69. Los medios probatorios presentados por el Concesionario -Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto N° 02-2015 y las Actas de Cuadre Diario- no logran eximir de responsabilidad al Concesionario, toda vez que, a través de los mismos se ha identificado la deficiencia en los procedimientos de las aerolíneas para la detección de los pasajeros en tránsito, respecto de las cuales AAP, en su calidad de responsable de la gestión de la infraestructura aeroportuaria, debía haber implementado mecanismos adicionales para corregir el error y evitar el cobro indebido de la TUUA.
70. Sobre el argumento presentado por AAP respecto al cuestionamiento relativo a que debió haber verificado que la información de las Actas de Cuadre Diario eran correctas, más aún cuando la información recibida dependía de un tercero, es importante recalcar que, como responsable de la gestión de la infraestructura del aeropuerto, el Concesionario tiene la obligación de evitar cobros indebidos y proteger los derechos de los pasajeros, siendo que para ello, en el presente caso, era necesario verificar la exactitud de la información que le era proporcionada, lo cual no implica auditar la documentación interna de la aerolínea, sino establecer procedimientos adecuados para garantizar que los datos recibidos sean precisos y completos.
71. El Concesionario no ha presentado pruebas suficientes que desvirtúen las imputaciones sobre el cobro indebido de la TUUA, debido a que, las acciones mencionadas como el Acta de Comité de 2015 y las Actas de Cuadre Diario, no fueron suficientes ni eficaces para garantizar una gestión adecuada de la información de los pasajeros en tránsito ni para evitar los cobros indebidos. Por lo tanto, se debe desestimar el argumento del Concesionario en cuanto a la falta de valoración de sus pruebas, toda vez que no es que no hayan sido valorados sus medios probatorios, sino que se ha demostrado que sus medidas fueron insuficientes para asegurar la correcta gestión de la información proporcionada por las aerolíneas y evitar cobros indebidos de la TUUA.
72. Respecto al argumento del Concesionario, que sostiene que los pasajeros en tránsito representan un porcentaje mínimo del total de pasajeros, cabe señalar que el hecho de que la cifra de pasajeros en tránsito sea pequeña no exime a AAP de su obligación de garantizar que se sigan los procedimientos adecuados para su identificación y registro, ya que la gestión de la infraestructura aeroportuaria implica, precisamente, asegurar el correcto procedimiento para aplicar el cobro de la TUUA, independientemente del volumen de pasajeros en tránsito, dado que, como se ha mencionado a lo largo del presente informe, la responsabilidad de garantizar que el proceso no se vea afectado por fallos operativos recae en AAP, pues es la encargada de administrar la infraestructura y, por ende, los mecanismos de cobro de la TUUA.
73. Con relación al argumento señalado por el Concesionario sobre la vulneración al principio impulso de oficio – carga de la prueba, es preciso señalar que a lo largo del presente PAS se ha acreditado la infracción tipificada en el numeral 52.1 del artículo 52 del RIIS por parte de AAP; asimismo, considerando que dicho principio faculta al Concesionario a ejercer su derecho de contradicción, lo cual implica, entre otros, la facultad de aportar pruebas. No obstante, de la revisión de los actuados se advierte que AAP, a pesar de las pruebas aportadas, no ha logrado eximirse de las imputaciones materia de análisis, motivo por el cual, se desvirtúa el argumento formulado por el Concesionario.
74. En relación a la afirmación de AAP de que no se ha demostrado fehacientemente el número total de 8,533 pasajeros afectados entre 2019 y 2023, es importante señalar que, a través del Oficio N° 11527-2023-GSF-OSITRAN, el Regulador solicitó a LATAM información detallada acerca de los pasajeros en tránsito, incluyendo los tickets de transporte, los manifiestos de pasajeros, los comprobantes de pago de la TUUA y otros documentos relevantes, esta información fue recibida y contrastada con los archivos proporcionados por el propio Concesionario -conforme se advierte de los numerales 4.32 y 4.33 del Informe N° 00546-2024-JCA-GSF-OSITRAN-, lo que permitió corroborar con certeza la condición de tránsito de los pasajeros, siendo así se puede verificar de manera objetiva que los pasajeros en tránsito fueron correctamente identificados, desvirtuando la afirmación del Concesionario respecto a que los archivos de la aerolínea no acreditan dicha condición.”

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRÁN

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

Que, tal como lo manifiesta la Gerencia de Asesoría Jurídica en el Informe N° 00036-2025-GAJ-OSITRAN, corresponde que el Tribunal en Asuntos Administrativos resuelva el recurso de apelación interpuesto, siendo que, de conformidad con lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, en tanto no se constituya dicho órgano colegiado, las funciones de éste serán ejercidas por la Gerencia General;

Que, luego de revisar el Informe de vistos, la Gerencia General manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones de dicho Informe, razón por la cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto por el numeral 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, en virtud a las facultades conferidas en el artículo 5 de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público; el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias; y el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar infundado el recurso de apelación interpuesto por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos, dando por agotada la vía administrativa.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y el Informe N° 00036-2025-GAJ-OSITRAN, a Aeropuertos Andinos del Perú S.A.; asimismo, poner tales documentos en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Concedente, de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y de la Gerencia de Administración, para los fines correspondientes de acuerdo a ley.

Regístrese y comuníquese.

Firmado por
JUAN CARLOS MEJÍA CORNEJO

Gerente General
Gerencia General

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

Visado por
HUMBERTO SHEPUT STUCCHI
Asesor Legal Especializado en Concesiones y App
Gerencia General

NT 2025022799

Informe N° 00036-2025-GAJ-OSITRAN



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

Asunto: Evaluación del recurso de apelación presentado por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. contra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN.

Referencias : a) Memorando N° 00009-2025-JFI-GSF-OSITRAN
b) Expediente 202400034-PAS-OSITRAN

Fecha : 14 de febrero de 2025

I. OBJETIVO

1. El presente informe tiene por objeto emitir opinión sobre el recurso de apelación interpuesto por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP o el Concesionario) contra la Resolución N° 00232-2024-GSF-OSITRAN, emitida por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF), mediante la cual se le impuso, a título de sanción, una multa ascendente a 25 UIT por haber incurrido en la infracción tipificada en el numeral 52.1 del artículo 52 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones del Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 009-2018-CD-OSITRAN (en adelante, RIIS), en el marco del procedimiento administrativo sancionador tramitado en el expediente de la referencia b).

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 05 de enero del 2011, se celebró el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú¹, suscrito por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o el Concedente) y la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A (en adelante, AAP).
3. Mediante Informe N° 00546-2024-JCA-GSF-OSITRAN, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios (en adelante, la JCA), comunica a la Jefatura de Fiscalización (en adelante, JFI) el presunto incumplimiento en el que habría incurrido el Concesionario respecto de las disposiciones relativas al cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto – TUUA especificadas en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión; así como, lo establecido en el artículo 34° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de Ositrán -RUITUP, por haberse advertido de la evaluación de la denuncia presentada por Latam Airlines Perú S.A, que el Concesionario estaría realizando un cobro no autorizado de la TUUA a los pasajeros en tránsito. Por tal razón, la JCA recomendó a la JFI evaluar la instauración de un Procedimiento Administrativo Sancionador (en adelante, PAS) contra AAP.
4. A través del Oficio N° 00051-2024-JFI-GSF-OSITRAN, la JFI instauró un PAS contra AAP, por el incumplimiento del numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión; así como, lo establecido en el artículo 34° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de Ositrán -RUITUP, al haber efectuado el cobro de la TUUA a los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de la ciudad de Arequipa, lo que configuraría la presunta comisión de la infracción prevista en el numeral 52.1 del RIIS.
5. Con Carta N° CAR-0457-2024-AAP, la entidad prestadora presentó sus descargos contra la imputación antes precisada y remitió el Informe N° 003-2024/GA-AQP, el mismo que

Visado por: MUÑOZ RUIZ Gloria
Viviana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/02/2025 21:17:24 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/02/2025 20:06:21 -0500

¹ Comprende los terminales aéreos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

Visado por: NEVADO SEBASTIAN
Guillermo Davis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/02/2025 20:02:28 -0500

contiene como anexo el Informe N° 005-2024/OPS-AQP-AAP y anexos, así como el Acta de Comité de Facilitación N° 02-2015.

6. Mediante Memorando N° 00230-2024-JFI-GSF-OSITRAN, la JFI solicitó opinión técnica a la JCA respecto de los descargos presentados, los cuales fueron atendidos mediante Memorando N° 00148-2024-JCA-GSF-OSITRAN.
7. Mediante Informe N° 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN se emitió el Informe Final de Instrucción (en adelante, IFI), a través del cual se desvirtuó los descargos del Concesionario y se recomendó sancionarlo y la aplicación de una medida correctiva.
8. El referido IFI fue notificado al Concesionario a través del Oficio N° 09989-2024-GSF-OSITRAN, con fecha 27 de agosto de 2024. Posteriormente, con fecha 11 de septiembre de 2024, mediante Escrito CAR-0797-2024-AAP, el Concesionario presentó sus descargos respecto del contenido del mencionado IFI.
9. Mediante Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN se emitió el Informe Final del Procedimiento (en adelante, IFP) de fecha 25 de noviembre de 2024, a través del cual la JFI determina que el Concesionario habría incurrido en la infracción prevista en el numeral 52.1 del artículo 52 del RIIS, debido al incumplimiento de lo establecido en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión; así como, lo establecido en el artículo 34° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de Ositrán -RUITUP, al haber efectuado el cobro de la TUUA respecto de los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de la ciudad de Arequipa; por lo cual correspondería que se le imponga la multa ascendente a 25 UIT, así como la devolución del monto de la TUUA cobrada en exceso, ascendente a US\$ 49,940.53 (Cuarenta y nueve mil novecientos cuarenta y 53/100 dólares americanos) (incluido el IGV), más los intereses correspondientes.
10. A través de la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN (en adelante, Resolución Impugnada), sustentada en los Informes N°s 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN y N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, de fechas 19 de agosto y 25 de noviembre de 2024, respectivamente, y notificada mediante Oficio N°15560-2024-GSF-OSITRAN el 10 de diciembre de 2024, se resolvió lo siguiente:

“SE RESUELVE:

Artículo 1.-Declarar que la empresa Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A., ha incurrido en la infracción prevista en el en el (sic) numeral 52.1 del artículo 52 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS) de OSITRAN, debido al incumplimiento de lo establecido en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión; así como, en el Artículo 34° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público de Ositrán -RUITUP, al haber efectuado el cobro de la TUUA respecto de los pasajeros en tránsito en el Aeropuerto Internacional “Alfredo Rodríguez Ballón” de la ciudad de Arequipa.

Artículo 2.- Por la comisión de dichas infracciones tipificadas, corresponde aplicar una multa ascendente a 25 UIT.

Artículo 3.- Imponer a la Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. la medida correctiva de devolución de los montos cobrados en exceso, conforme consta en el literal g) del inciso 89.3 del artículo 89 del Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones (RIIS); ascendente en total a US\$ 49,940.53 (Cuarenta y nueve mil novecientos cuarenta y 53/100 dólares americanos), incluido el IGV, más los intereses correspondientes, la cual deberá ser realizada en un plazo máximo de 30 (treinta) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha en que la presente resolución haya causado estado o adquirido la calidad de firme en la vía administrativa. Finalizado dicho plazo, Aeropuertos Andinos del Perú en un plazo de diez (10) días hábiles, deberá remitir los elementos probatorios que acrediten la devolución realizada.

11. Con fecha 08 de enero de 2025, a través de la Carta N° CAR-0015-2025-AAP, el Concesionario interpuso recurso de apelación contra la Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN.
12. Por medio del Memorando N° 00009-2024-JFI-GSF-OSITRAN de fecha 09 de enero de 2025, la JFI remite a la Gerencia General con copia a la Gerencia de Asesoría Jurídica el recurso de apelación mencionado en el párrafo anterior, según lo dispuesto en el numeral 96.2 del artículo 96 del RIIS.
13. Mediante Memorando N° 00022-2025-GAJ-OSITRAN de fecha 15 de enero de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica comunicó a la Gerencia General que el recurso de apelación presentado por AAP cumple con los requisitos para ser admitido a trámite, por lo que corresponde que la instancia competente para resolver emita y notifique al Concesionario el admisorio del recurso de apelación y el inicio del trámite de recurso de apelación.
14. A través del oficio N° 00025-2025-GG-OSITRAN, notificado el 17 de enero de 2025, la Gerencia General pone en conocimiento del Concesionario el admisorio del recurso de apelación, así como el inicio del trámite del referido recurso, en aplicación del artículo 98.1 del RIIS.

III. ANÁLISIS

15. Según lo señalado en el objeto del presente informe, a fin de evaluar el recurso de apelación interpuesto por AAP, se abordarán y evaluarán los siguientes puntos:
 - A. Cuestión Previa: Análisis de admisibilidad y competencia para resolver el recurso.
 - B. Argumentos del recurso de apelación
 - B.1. Sobre la obligación del Concesionario de realizar el cobro de la TUUA, la debida diligencia para el cumplimiento de la misma y la falta de valoración respecto de los medios probatorios presentados por AAP.
 - B.2. Sobre la falta de conocimiento (previa al PAS) por parte de AAP respecto de la documentación evaluada para la determinación de la sanción del Concesionario.
 - B.3. Sobre la posición de igualdad de AAP y LATAM y la controversia privada entre ambas partes por los hechos materia de denuncia.
 - B.4. Sobre la realidad operativa del Aeropuerto de Arequipa que no necesariamente permitía la determinación de la existencia de pasajeros en tránsito.
 - B.5. Sobre el principio de impulso de oficio y la determinación del monto de pasajeros afectados.

A. Cuestión Previa: Análisis de admisibilidad y competencia para resolver el recurso.

16. Al respecto, mediante el Oficio N° 00267-2024-GG-OSITRAN se notificó al Concesionario el inicio del trámite del recurso de apelación, habiéndose evaluado los requisitos de su admisibilidad, de conformidad con lo establecido en los artículos 124 y 221² del Texto Único

² **“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.
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.

Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG).

17. De otro lado, cabe señalar que, conforme a lo establecido en el numeral 98.2 del artículo 98 del RIIS, el Tribunal en Asuntos Administrativos resolverá el recurso de apelación en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la presentación de dicho recurso. Es importante mencionar que, de conformidad con lo establecido en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del RIIS, en tanto no se constituya el Tribunal en Asuntos Administrativos, las funciones de este serán ejercidas por la Gerencia General.
18. En la medida en que el recurso de apelación fue presentado ante el Ositrán el 08 de enero de 2025, el plazo para resolver el recurso de apelación presentado por el Concesionario vencerá el 19 de febrero de 2025.

B. Argumentos del recurso de apelación

B.1. Sobre la obligación del Concesionario de realizar el cobro de la TUUA, la debida diligencia para el cumplimiento de la misma y la falta de valoración respecto de los medios probatorios presentados por AAP.

Argumentos del Concesionario

19. En este punto, AAP cuestiona la afirmación del regulador contenida en la página 21 del Informe N° 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN, que señala que, a pesar de que el Concesionario y la aerolínea firmaron el acta de cuadro de la TUUA, la responsabilidad de AAP sigue vigente, debido a que el Concesionario debe asegurarse que la información proporcionada por las aerolíneas fuera precisa y completa, y haber solicitado de manera proactiva información adicional sobre los pasajeros en tránsito para evitar cobros indebidos. AAP responde argumentando que esta afirmación es excesiva y subjetiva. Si bien reconoce que tiene la responsabilidad de cobrar correctamente las TUUAs, AAP sostiene que no debe hacerse responsable de la precisión de la información proporcionada por las aerolíneas, ya que su obligación se limita a asegurar el cobro adecuado de las tarifas, pero no a verificar la exactitud de la información que las aerolíneas le entregan.
20. AAP argumenta que, cuando se afirma que el Concesionario debería haber solicitado proactivamente información sobre los pasajeros en tránsito, se pasa por alto que ya actuó de manera proactiva mediante el Acta de Comité de 2015 y las Actas de Cuadre Diario. En este sentido, AAP cuestiona la afirmación contenida en la página 21 del Informe N° 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN, en la que se sostiene que una gestión adecuada de la infraestructura del aeropuerto implica que el Concesionario debe requerir la información necesaria a las aerolíneas e implementar mecanismos adicionales para obtener los datos de los pasajeros en tránsito. Al respecto, AAP precisa que el Acta de Comité de 2015 no es el único documento que demuestra la diligencia de AAP en cuanto al reporte de pasajeros en tránsito, sino también la suscripción de las Actas de Cuadre Diario con las aerolíneas. De esta manera, AAP evidencia que no se ha valorado adecuadamente este medio probatorio, ya que, de haberlo hecho, no se afirmarían que “el Concesionario debió implementar mecanismos para obtener estos datos”.
21. En esa misma línea, AAP cuestiona la afirmación de la página 22 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, en la que se sostiene que, al revisar el Acta de Comité de 2015, no solo evidencia que el Concesionario tenía conocimiento que las aerolíneas no reportaban a los pasajeros en tránsito, sino que además la medida adoptada no tenía una disposición

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.”

“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”

que aseguré dicho requerimiento, es decir, no se evidencia que AAP haya tomado medidas más eficientes para gestionar adecuadamente la información de los pasajeros y evitar cobros indebidos de la TUUA. En este sentido, alega que se está evaluando de manera aislada los medios probatorios ofrecidos por el Concesionario pues no es posible que se afirme que no se tomaron medidas para asegurar el acuerdo del Acta de Comité, cuando AAP ha demostrado también que realizaba las Actas de Cuadre Diario y que en tanto no se suscribieran las mismas por las dos partes en señal de conformidad, no se realizaba el cobro.

22. Respecto a lo señalado en la página 25 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, donde se afirma que AAP no verificó la exactitud de la información proporcionada por LATAM en las Actas de Cuadre Diario, lo que evidenciaría una falta de diligencia por parte del Concesionario y una posible vulneración de los derechos de los usuarios al basarse en información no verificada, AAP considera inverosímil dicha acusación. En respuesta, plantea la siguiente interrogante: ¿debería AAP auditar a LATAM, según la posición de OSITRAN? AAP cuestiona hasta qué punto es razonable exigir que el Concesionario indague en la documentación interna de la aerolínea para verificar la veracidad de la información reportada en los Cuadros Diarios, y cuál es el límite de la debida diligencia que se espera del Concesionario en estos casos.
23. Sobre este punto AAP argumenta que no es responsable del supuesto incumplimiento que se le imputa a raíz de una denuncia presentada por LATAM, ya que ha tomado medidas para cumplir con sus obligaciones de manera diligente. Sin embargo, sostiene que el presunto incumplimiento no fue causado por su falta de acción, sino por un tercero, sobre el cual no tiene control. Este tercero tenía la obligación de demostrar documentariamente, que estaba en una situación excepcional que justificaba no cobrar la TUUA. Por lo tanto, AAP argumenta que, al demostrar que su actuación fue diligente y que la información de LATAM fue la causa del error, se evidencia que no hay culpa por parte de AAP y, en consecuencia, no se le puede imputar responsabilidad administrativa por el incumplimiento en cuestión.
24. Finalmente, AAP sostiene que se ha realizado una interpretación incorrecta de su responsabilidad en relación con el cobro de la TUUA, específicamente respecto a una afirmación del regulador contenida en la página 30 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, donde se señala que, debido al diseño del aeropuerto de Arequipa, los pasajeros en tránsito deben salir de la zona estéril para tomar su conexión. En este contexto, el regulador indica que este riesgo no debe ser asumido por las aerolíneas ni los pasajeros, sino por el Concesionario, quien debe gestionar adecuadamente la identificación de los pasajeros en tránsito. AAP responde a esta interpretación aclarando que es plenamente consciente del diseño y las características del aeródromo del aeropuerto de Arequipa. Por ello, afirma haber tomado medidas para mitigar el riesgo de que estos pasajeros sean considerados sujetos al cobro de la TUUA, y no tomar en cuenta estas medidas no es correcto, ya que omite valorar adecuadamente las acciones que AAP tomó para evitar cobros indebidos.

Análisis de los argumentos del Concesionario

25. A fin de comprender mejor la obligación del Concesionario de realizar el debido cobro de la TUUA, esta Gerencia considera necesario mencionar las disposiciones contractuales y normativas cuyo cumplimiento está siendo analizado en el presente PAS. En ese sentido, el numeral 9.1.1 del Contrato de Concesión respecto al cobro de tarifas y cobros de acceso, indica lo siguiente:

9.1. Tarifas y Cargos de Acceso

9.1.1. El CONCESIONARIO producto de la explotación de la Concesión cobrará Tarifas y Cargos de Acceso. Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo señalado en el REMA y el RETA. Los Cargos de Acceso que el CONCESIONARIO cobrará se encuentran regulados por el REMA. Los

importes a ser cobrados por el CONCESIONARIO deberán considerar las Tarifas y Cargos de Acceso más el IGV, respectivo.

26. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 1.1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, se encuentran los “Servicios Aeroportuarios relacionados a la Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA)”, dentro de los cuales se encuentran:

Anexo 5

Operaciones que se llevan a cabo en los Aeropuertos

Las operaciones que se llevan a cabo en los Aeropuertos han sido clasificadas para efectos del presente Contrato en Operaciones Principales y Operaciones Secundarias. Dichas operaciones deberán ser llevadas a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato.

1. Operaciones Principales

Deben ser realizadas directamente por el Concesionario o a través de la subcontratación de terceros, y se detallan a continuación:

1.1. Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA

- Cobro de la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA) Comprende el servicio de recaudación del TUUA por uso de facilidades aeroportuarias por parte de los pasajeros
- Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI):

Servicio cuya finalidad es efectuar operaciones de rescate y extinción de incendios en caso de un accidente o incidente ocasionados por actividades relacionadas a la operación de las aeronaves o equipos motorizados en el Lado Aire de los Aeropuertos o en sus inmediaciones, y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas, sin interrumpir las operaciones de las aeronaves.

- Seguridad:

Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra los Aeropuertos, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios. Incluye la implementación de un Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).

27. Por su parte, en el numeral 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se encuentran los “Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA”, los cuales incluye, entre otros, los siguientes servicios:

“2. Operaciones Secundarias

Las Operaciones Secundarias serán llevadas a cabo por el CONCESIONARIO y/o por terceros, y se detallan a continuación.

2.1. Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA

Estos servicios son llevados a cabo en los Aeropuertos para ofrecer asistencia a los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Incluye los siguientes servicios:

(...)

- Iluminación y climatización de ambientes: Servicio de iluminación y climatización de los ambientes de los Aeropuertos para el desarrollo de actividades bajo distintas condiciones de luz y temperatura, en caso sea necesario.

- Salas de Embarque: Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria.

- *Sala de Espera (Parte Pública): Ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios.*

28. Además, el Anexo 7 – Esquema de Tarifas del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, estipula que la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto - TUUA debe ser cobrada “por pasajeros por embarcar”, definiéndose dicho concepto como “... aquellos que poseen una tarjeta de embarque vigente y han ingresado a la zona estéril correspondiente”.

“Anexo 7 Esquema de Tarifas

Tarifas

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto - TUUA

*La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero **por embarcar** según el tipo de Aeropuerto (clasificados en grupos), diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales. **Los pasajeros por embarcar serán definidos como aquellos que poseen una tarjeta de embarque vigente y han ingresado a la zona estéril correspondiente.***

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

No obstante, en los siguientes supuestos procederá a la revalidación de la Tarifa Aeroportuaria:

- i *Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de Foreign Object Damage (FOD) en el aeropuerto.*
- ii *Demora o cancelación del vuelo como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviario en el aeropuerto.*
- iii *Alertas de bomba en el aeropuerto.*
- iv *Cierre del aeropuerto de destino.*
- v *Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea Nacional o Internacional o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.*
- vi *Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias.*
- vii *Demora o cancelación del vuelo-debido a condiciones meteorológicas comprobadas.*
- viii *Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).*
- ix *Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.*
- x *Casos de pasajeros 'sospechosos' de tráfico ilícito de drogas (TID) bajo la modalidad de ingesta, que sean intervenidos y trasladados a un área fuera de la zona restringida del aeropuerto y que, de forma posterior, se descarte toda sospecha de TID, por lo cual el pasajero podrá continuar su proceso de embarque, previamente interrumpido por acciones fuera de su responsabilidad.*
- xi *Otros que determine OSITRAN, pudiendo de ser el caso eliminar cualquiera de las causales antes indicadas mediante la resolución correspondiente.”*

29. Asimismo, debe tenerse en cuenta que los artículos 32, 33 y 34 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (en adelante, RUITUP), señalan lo siguiente:

“Artículo 32.- Sobre la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

Las Entidades Prestadoras de las ITUP aeroportuaria cobrarán una Tarifa por el uso de los aeropuertos. Para ello, deberán contar durante todo el horario de operación, con la dotación de personal requerido para el cobro de los servicios que presta y/o mantener

convenios con las líneas aéreas para que el cobro se realice conjuntamente con el pasaje aéreo. La TUUA se cobra por la puesta a disposición de los servicios de acuerdo con el Contrato de Concesión y el artículo 22 del presente Reglamento.
(...)"

"Artículo 33.- Sobre la revalidación de la TUUA

Cuando se interrumpe el proceso de embarque, corresponde que la Entidad Prestadora revalide la TUUA **siempre y cuando haya sido responsable de dicha interrupción o esta haya sido causada por un riesgo que debe asumir por encontrarse en mejores condiciones para mitigarlo o controlarlo o que hayan sido asumidos por la Entidad Prestadora al asumir la obligación de operar el aeropuerto.**

Si la interrupción del embarque es responsabilidad o un riesgo que debe asignarse a la aerolínea o al Usuario, serán estos en cada caso quienes asuman el pago de la nueva TUUA por un nuevo embarque.

Se entiende que el proceso de embarque se interrumpe cuando el usuario pierde el vuelo para el que estaba destinado subir a bordo o este es reprogramado para nuevo horario o cancelado.

(...)"

"Artículo 34.- Sobre el pago de la TUUA por el reintegro a la zona de seguridad

Si durante el proceso de embarque el usuario sale de la zona de restringida a la zona pública deberá pagar nuevamente la TUUA **siempre y cuando dicha salida fue producto de su responsabilidad y se le haya informado oportunamente al ingreso o salida de dicha zona.**

La entidad prestadora podrá impedir el reintegro a la zona restringida a los usuarios que no hayan pagado nuevamente la TUUA, siempre y cuando se les haya informado adecuada y oportunamente. De ser el caso, corresponderá a la entidad prestadora demostrar que cumplió con brindar al usuario esta información".

30. Finalmente, el Contrato de Concesión también establece la obligación de AAP de cumplir con las Disposiciones de Ositrán, al ser una Norma Regulatoria:

1.79. **"Normas Regulatorias"**, son los reglamentos, directivas y resoluciones que conforme a su ley de creación puede dictar el OSITRAN y la DGAC, y cuyo cumplimiento es de carácter obligatorio para el CONCESIONARIO.

31. De la revisión de la normativa y cláusulas contractuales citadas precedentemente, se desprende, entre otros, que sólo procede el cobro de la TUUA a los pasajeros en tránsito que voluntariamente hayan salido de la zona estéril para posteriormente reintegrarse, por lo que, corresponde analizar si el Concesionario habría incurrido en incumplimiento de las disposiciones relativas al cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto – TUUA especificadas en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión.
32. Respecto al cuestionamiento de la página 21 del Informe N° 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN y de la página 22 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, el Concesionario señala que, no se ha evaluado adecuadamente el contenido del Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto N° 02-2015, ni las Actas de Cuadre Diario con las aerolíneas relativas al reporte de pasajeros, el cual evidenciaría que AAP habría actuado diligentemente. Sobre el particular, es oportuno citar la página 22 del Informe N° 228-2024-JFI-GSF-OSITRAN que se cita a continuación:

"De la revisión del Acta [Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto N° 02-2015], y en la línea de lo señalado en el Informe Final de Instrucción, este documento no solo evidencia que el Concesionario tenía conocimiento que las aerolíneas no reportaban a los pasajeros en tránsito, sino que además la medida adoptada no tenía una disposición que aseguré (sic) dicho requerimiento, es decir, no se advierte que el Concesionario haya tomado medidas más eficientes para asegurar la correcta gestión de la información y evitar cobros indebidos de TUUAs, tal como lo ha señalado la Jefatura de Contratos en el Memorando N° 00148-2024-JCA-GSF-OSITRAN:

'17. A pesar de que el Concesionario y la aerolínea firmaron el acta de cuadro de TUUAs, la responsabilidad del Concesionario sigue vigente debido a que: i) es responsable de gestionar adecuadamente la infraestructura del aeropuerto, lo que

incluye garantizar el correcta gestión de los pasajeros en tránsito y el respeto irrestricto de sus derechos; ii) es responsable de asegurarse de que la información proporcionada por la aerolínea sea completa y precisa, siendo que la falta de verificación puede llevar a supuestos cobros indebidos; y, iii) el Concesionario debería haber solicitado de manera proactiva la información necesaria sobre los pasajeros en tránsito para evitar el cobro de TUUAs.

18. Por lo tanto, conforme a lo señalado en los párrafos precedente, no existe ninguna contradicción por parte de Ositrán, respecto a la responsabilidad del Concesionario en el cobro de TUUAs a los pasajeros en tránsito debido a su obligación de gestionar eficazmente el aeropuerto y verificar la información proporcionada por la aerolínea, a pesar de la firma del acta de cuadro.

*19. Respecto al **Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto N° 02- 2015** de fecha 12 de mayo de 2015, **se evidencia que el Concesionario tenía conocimiento que las aerolíneas no reportan a los pasajeros en tránsito.***

20. Sobre ello, se observa que el Concesionario estaba al tanto de que las aerolíneas no estaban reportando adecuadamente la situación de los pasajeros en tránsito, lo que plantea varias implicaciones sobre su responsabilidad. Como, por ejemplo, los siguientes:

-
Al tener conocimiento de la falta de reportes, el Concesionario tenía la obligación de tomar medidas proactivas para asegurar la correcta gestión de la información y evitar cobros indebidos de TUUAs.

-
La gestión adecuada de la infraestructura del aeropuerto implica requerir la información necesaria de las aerolíneas, y en este caso, el Concesionario debió implementar mecanismos para obtener esos datos.

-
El concesionario tiene la responsabilidad de proteger los derechos de los pasajeros, lo que incluye asegurar que los cobros se realicen de manera justa y transparente.

*21. Cabe precisar, que el propio Concesionario indicó que no tienen como discriminar a dichos pasajeros, con lo cual, **se evidencia que no se tomaron las medidas adecuadas para asegurar la gestión de la información y evitar cobros indebidos.** Asimismo, conforme se señaló en el numeral 4.35 del informe, el Concesionario siempre tuvo conocimiento que existen vuelos de conexión en Arequipa, sin realizar acciones y/o implementar mecanismos para gestionar de manera eficiente la infraestructura y obtener los datos de pasajeros en tránsito.*

22. En ese sentido, el conocimiento del Concesionario sobre la falta de reporte de pasajeros en tránsito implica una clara responsabilidad en la gestión del aeropuerto. ”

(Resultado agregado)

33. Como puede observarse, de la revisión de la mencionada Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto y de las Actas de Cuadre Diario, la primera instancia evidenció que el propio Concesionario admitió que no tenía la capacidad de discriminar a los pasajeros de tránsito, lo que refleja la falta de medidas adecuadas para gestionar correctamente la información, es decir, desde el año 2015 el Concesionario tenía conocimiento de que las aerolíneas no reportaban a los pasajeros en tránsito generándose cobros indebidos, motivo por el cual el argumento del Concesionario no tiene asidero.
34. Respecto a lo señalado por el Ositrán en la página 25 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, AAP cuestiona que se le indique que debió verificar que la información de las Actas de Cuadre Diario eran correctas, más aún cuando la información recibida dependía de un tercero, es importante recalcar que, como responsable de la gestión de la infraestructura del aeropuerto, el Concesionario tiene la obligación de evitar cobros indebidos y proteger los derechos de los pasajeros, siendo que para ello, en el presente caso, era necesario verificar la exactitud de la información que le era proporcionada, lo cual

no implica auditar la documentación interna de la aerolínea, sino establecer procedimientos adecuados para garantizar que los datos recibidos sean precisos y completos.

35. Por otro lado, con relación al argumento de AAP que sostiene que se ha realizado una interpretación incorrecta de su responsabilidad respecto al cobro de la TUUA, particularmente en relación con lo señalado en la página 30 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, donde se menciona que el diseño del aeropuerto de Arequipa obliga a los pasajeros en tránsito a salir de la zona estéril para tomar sus vuelos de conexión. Sobre el particular, es preciso señalar que el diseño del referido aeropuerto no enerva la obligación del Concesionario de gestionar de manera eficiente la infraestructura concesionada y requerir a las aerolíneas la información necesaria para cumplir cabalmente con sus obligaciones, siendo así que el argumento del Concesionario no tiene asidero.
36. Asimismo, AAP argumenta que, aunque es consciente de las características del aeropuerto y ha tomado medidas para mitigar el riesgo de cobro indebido de la TUUA, el regulador no ha valorado adecuadamente estas acciones. Al respecto, debemos señalar que a pesar de las medidas adoptadas por AAP, no puede eximirse de su responsabilidad en la gestión eficiente de la infraestructura del aeropuerto. En este sentido, el Concesionario tiene la obligación de garantizar que el flujo de pasajeros, incluidas las salidas y conexiones de los pasajeros en tránsito, se maneje adecuadamente, a fin de evitar problemas relacionados con el cobro indebido de tarifas.
37. Por lo tanto, el Concesionario al estar al tanto de la deficiencia del procedimiento, debió haber implementado mecanismos para obtener la información de los pasajeros en tránsito y evitar cobros indebidos, lo cual no se evitó; por lo que, queda demostrada su falta de diligencia frente a una situación que conocía. Teniendo en cuenta ello, esta gerencia considera que dichas obligaciones responden a compromisos que han sido adquiridos en el marco del Contrato de Concesión como responsables de gestionar la infraestructura aeroportuaria³ y no a interpretaciones excesivas y subjetivas como señala el Concesionario.

B.2. Sobre la falta de conocimiento (previa al PAS) por parte de AAP respecto de la documentación evaluada para la determinación de la sanción del Concesionario.

Argumentos del Concesionario. -

38. En este punto, AAP destaca que no tenía conocimiento previo ni acceso a los documentos utilizados por Ositrán (entre 2019 y 2023) para imputar un supuesto incumplimiento en el marco del PAS, dado que los documentos, como los tickets electrónicos y manifiestos de pasajeros presentados por la aerolínea LATAM, solo fueron proporcionados a AAP durante el procedimiento, lo que, según AAP, evidenciaría la mala fe de la aerolínea. Además, AAP indica que el Ositrán en la página 19 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, al citar

³ **2.2. Objeto**

2.2.1. Por el presente Contrato, el CONCEDENTE otorga en Concesión al CONCESIONARIO, el diseño, la construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos.

2.2.2. Las principales actividades y prestaciones que forman parte de la Concesión y por lo tanto son objeto de los derechos y obligaciones de las Partes en virtud del presente Contrato, son las siguientes:

a) La entrega, transferencia, uso y reversión de los Bienes de la Concesión que se regula en la Cláusula Quinta del presente Contrato.

b) Diseño, financiamiento y construcción de las Obras, y adquisición de equipamiento, según se detalla en la Cláusula Octava y Novena del presente Contrato.

c) El mantenimiento los Bienes de la Concesión, según los términos de la Cláusula Sexta del presente Contrato.

d) Explotación de la Concesión conforme a las condiciones de la Cláusula Séptima del presente Contrato.

(...)

Conforme al vocabulario en la cláusula primera, el término "Explotación" se refiere: "comprende la operación de la Infraestructura Aeroportuaria, la prestación de los Servicios Aeroportuarios, la utilización de los Bienes de la Concesión para el desarrollo de actividades y servicios comerciales y demás análogos vinculados a una adecuada utilización de la infraestructura, entre otros, así como el derecho de cobrar de terceros las Tarifas, Cargos de Acceso en los términos establecidos en el presente Contrato. Incluye también la prestación de los Servicios No Aeroportuarios y el cobro correspondiente por dichos servicios."

los Informes N° 003-2024-GA-AQP y N° 005-2024/OPS-AQP-AAP, evidenciaría que lo señalado por el Concesionario es correcto, al indicar que no existe evidencia de que LATAM haya informado de manera constante sobre los manifiestos y tickets electrónicos.

39. Asimismo, el Concesionario menciona que a pesar de que actuó con la debida diligencia, sus esfuerzos fueron minimizados por la primera instancia, toda vez que no solo suscribió el Acta de Comité de 2015 para identificar y cuantificar a los pasajeros en tránsito, sino que también se reunió diariamente con LATAM para firmar las Actas de Cuadre Diario tras realizar el cuadre

Análisis de los argumentos del Concesionario

40. Sobre este punto, corresponde analizar lo mencionado por AAP en relación con su conocimiento previo sobre la situación de los pasajeros en tránsito y las condiciones bajo las cuales deben o no realizar el pago de la TUUA. Para ello, corresponde revisar las consultas formales realizadas por el propio Concesionario ante las autoridades competentes, como el Ositrán.
41. En primer lugar, se debe tomar en cuenta la consulta realizada por el propio Concesionario mediante la Carta N° 538-2011-AAP de fecha 11 de julio de 2011, de cuya revisión se advierte que AAP pidió una clarificación sobre si debía cobrarse la TUUA a los pasajeros en tránsito, en especial aquellos que, al llegar en un vuelo doméstico, permanecen dentro del avión sin salir de la zona estéril. La respuesta de Ositrán, a través del Oficio N° 02924-2011-GS-OSITRAN, claramente señaló desde el año 2011 que solo debía cobrarse la TUUA a los pasajeros en tránsito que decidieran abandonar voluntariamente la zona estéril del aeropuerto antes de su reembarque, lo cual pone en evidencia que la empresa estaba plenamente consciente de que supuestos de escala en sus vuelos podrían generar un tema de cobro indebido de la TUUA a los pasajeros en tránsito.
42. Además, la respuesta de Ositrán en el Oficio mencionado resaltó la obligación de AAP de comunicar a las aerolíneas sobre esta normativa, exigiendo que se informara a los pasajeros sobre la necesidad de pagar la TUUA si decidían salir de la zona estéril.
43. Posteriormente, a través de la Carta N° 0012-2012-P/AETAI de fecha 01 de febrero de 2012, dirigida a Ositrán, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) informó que AAP estaría realizando cobros indebidos de la TUUA en el aeropuerto de Arequipa a los pasajeros en tránsito que no salían de la zona estéril. Ante esta denuncia, Ositrán solicitó al Concesionario, mediante el Oficio N° 0647-2012-GS-OSITRAN, que proporcionara información detallada sobre la situación del cobro de la TUUA en el Aeropuerto de Arequipa. En respuesta, AAP reconoció la problemática y comunicó mediante la Carta N° 288-2012-AAP de fecha 27 de febrero de 2012, indicando que había llevado a cabo reuniones con la aerolínea en cuestión y alcanzado un acuerdo para garantizar que solo los pasajeros que decidieran salir de la zona estéril debían pagar la TUUA.
44. Teniendo en cuenta lo anterior, se puede advertir que AAP conocía la problemática materia de análisis del presente PAS, a pesar de ello, el Concesionario no adoptó medidas correctivas suficientes para garantizar que el cobro de la TUUA se realizara de acuerdo con las disposiciones establecidas. Por lo tanto, la argumentación de AAP de que no tenía conocimiento sobre la situación de los pasajeros en tránsito no es válida, ya que contaba con información suficiente y clara para actuar diligentemente.
45. Por otro lado, en relación con lo manifestado por el Concesionario respecto a que Ositrán habría indicado que no existe evidencia de que la aerolínea haya informado a AAP de manera constante sobre los manifiestos y tickets electrónicos, en la página 19 del Informe Final N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN al citar los Informes N° 003-2024-GA-AQP y N° 005-2024/OPS-AQP-AAP, es preciso indicar lo siguiente:

“(…)

Informe N° 003-2024/GA-AQP y el Informe 005-2024/OPS-AQP-AAP

(...)

9. De lo señalado por el Concesionario, es correcto, al indicar que no existe evidencia que la aerolínea ha puesto de conocimiento de manera constante los manifiestos y tickets electrónicos. Lo que indicó Ositrán es que la información proporcionada por la aerolínea (en su denuncia), remitida al concesionario con Oficio N° 12953-2023-GSF-OSITRAN de fecha 29.12.2023, incluye documentos como tickets electrónicos y manifiestos de pasajeros, con los cuales podría verificarse e identificar a los pasajeros en tránsito, en el periodo 2019 – 2023.

10. Como evidencia de que es factible determinar los pasajeros en tránsito utilizando los boletos electrónicos y los manifiestos de pasajeros; se tiene que los pasajeros que llegan al Aeropuerto de Arequipa (destino IB) desde el aeropuerto de origen IB, están registrados con la matrícula de la aeronave que los lleva a su destino final después de la conexión en Arequipa. (...)"

[Subrayado agregado]

46. De acuerdo con lo señalado, se observa que lo que afirmó Ositrán en la página 19 del Informe Final N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN es que la información proporcionada por la aerolínea, como los tickets electrónicos y manifiestos de pasajeros, estuvo disponible y fue remitida a AAP en el Oficio N° 12953-2023-GSF-OSITRAN de fecha 29 de diciembre de 2023, lo que demuestra que AAP tuvo acceso a esta documentación y que a partir de dicha información pudo haber verificado la existencia de los pasajeros en tránsito durante el periodo 2019-2023.
47. En relación con los argumentos de AAP, que sostiene que LATAM actuó con negligencia y mala fe al no proporcionar a tiempo la información necesaria al Concesionario respecto al cobro indebido a los pasajeros en tránsito, es importante señalar que esto no exime al Concesionario de su obligación de gestionar de manera eficiente la infraestructura concesionada y requerir a las aerolíneas la información necesaria a efectos de no contravenir los derechos de los usuarios de las aerolíneas que se encuentran en tránsito nacional, más aún que existen comunicaciones citadas anteriores en las que se verifica que se le instaba a AAP a tomar acción para el cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión, así como en la normativa aplicable respecto del cobro debido de la TUUA y no afectar los derechos de los usuarios.
48. Además, aunque LATAM tiene la responsabilidad de proporcionar los documentos relativos a los pasajeros en tránsito, AAP como Concesionario encargado de la gestión del aeropuerto, también tiene la obligación de asegurarse de que se obtenga la información necesaria para la correcta aplicación de la normativa y el cobro de la TUUA. Por lo tanto, AAP debería haber tomado medidas proactivas para solicitar la información a LATAM o exigir el cumplimiento de sus obligaciones en cuanto a la provisión de los datos relevantes para la identificación de los pasajeros en tránsito, ya que conforme se señaló anteriormente, del Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto N° 02-2015 de fecha 12 de mayo de 2015, se evidencia que el Concesionario tenía conocimiento que las aerolíneas no reportaban a los pasajeros en tránsito.
49. Por lo tanto, a pesar del Acta de Comité de 2015 y las Actas de Cuadre Diario, AAP no puede desentenderse de su responsabilidad de identificar a los pasajeros en tránsito y el cobro de las TUUAs correspondientes, lo cual ha sido debidamente desarrollado en el presente procedimiento.

B.3. Sobre la posición de igualdad de AAP y LATAM y la controversia privada entre ambas partes por los hechos materia de denuncia

Argumentos del Concesionario

50. En este punto de la apelación, el Concesionario reconoce que, en virtud del Contrato de Concesión, tiene la obligación de cobrar la TUUA, y, además, conociendo la realidad operativa del Aeropuerto, así como la distribución física de este, debe tomar las medidas necesarias para garantizar que el cobro sea adecuado; no obstante, alega que Ositrán no está considerando que tanto AAP como LATAM tienen la misma responsabilidad en cuanto a la prevención del doble cobro de la TUUA.
51. Asimismo, sostiene que LATAM también debe buscar mecanismos para que los usuarios paguen debidamente la TUUA, ya que, si la aerolínea comete un error en la cantidad de pasajeros reportados, será ella misma quien asuma el costo del error, por lo tanto considera que, tanto AAP como LATAM se encuentran en una posición de igualdad para mitigar riesgos y proteger los derechos del pasajero, quien se encuentra en una situación más vulnerable, por lo que corresponde tomar medidas que no vulneren los derechos de los usuarios.
52. En ese sentido, AAP argumenta que los hechos en cuestión no han causado perjuicio a los usuarios, ya que no se ha comprobado que se haya realizado un cobro indebido. Agrega que la controversia surgió entre dos partes privadas, donde una de ellas indujo a error a la otra, a pesar de que esta última tomó las medidas necesarias y advirtió sobre la obligación de informar los pasajeros en tránsito y realizar el cuadre diario de las TUUAs. Por lo tanto, alega que al no haber daño a los usuarios y habiendo actuado con diligencia, no se le puede atribuir responsabilidad, y la disputa debe ser resuelta entre las partes involucradas, sin favorecer a la aerolínea por una situación generada por ella misma.

Análisis de los argumentos del Concesionario

53. En cuanto al argumento presentado por AAP, que sugiere una responsabilidad compartida con LATAM en la prevención del doble cobro de la TUUA, es necesario precisar que en el presente PAS se analiza el cumplimiento de la obligación de AAP respecto de las disposiciones relativas al cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto – TUUA especificadas en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión, así como lo establecido en el artículo 34° del RUITUP; lo que configuraría la presunta comisión de la infracción prevista en el numeral 52.1 del artículo 52 del RIIS, no siendo materia de análisis el actuar de LATAM, lo que aquí corresponde es que al ser AAP responsable de una correcta gestión de la infraestructura, tiene la capacidad y el control sobre los mecanismos que garantizan que el cobro de la TUUA se realice de manera correcta conforme a las disposiciones contractuales y normativas, por lo que el argumento del Concesionario carece de asidero.
54. En relación con el argumento presentado por AAP, mediante el cual sostiene que no ha causado perjuicio a los usuarios debido a la falta de comprobación de un cobro indebido. Al respecto, es pertinente citar los numerales 4.32, 4.33 y 7.4 del Informe N°00546-2024-JCA-GSF-OSITRAN que señalan lo siguiente:

*“4.32 Por otro lado, el propio Concesionario señala que, de identificarse los pasajeros en tránsito, y evidenciarlos de manera fehaciente, de ser el caso, se aplicarían las exoneraciones correspondientes. Ahora, de la información remitida por la aerolínea, la misma que fue comunicada al Concesionario, se podría **verificar el registro de pasajeros en tránsito**, a través, por ejemplo, de los tickets electrónicos y manifiesto de pasajeros:*

(...)

*4.33 De lo señalado por el Concesionario, que los archivos remitidos por la aerolínea, por si solos no acreditan la calidad de tránsito de los pasajeros, podemos observar que dichos pasajeros de tránsito pueden **corroborarse a través de los tickets electrónicos y manifiesto de pasajeros**, remitidos por la aerolínea.*

(...)

7.4. Por tal motivo, de acuerdo a la información remitida por la aerolínea Latam Airlines Perú S.A a través de la Carta S/N con fecha 20 de diciembre de 2023, y complementada con la información remitida por el Concesionario, se desprende que el supuesto cobro indebido por la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto – TUUA de pasajeros en tránsito en el aeropuerto de Arequipa ascendería

a US\$ 42,322.48 (cuarenta y dos mil trescientos veintidós con 48/100 dólares) sin IGV; o, US\$ 49,940.53 (cuarenta y nueve mil novecientos cuante con 53/100 dólares) incluye IGV4.

Detalle INBOUND POR AÑO			
AÑO	PAX IB	TUUA sin IGV	MONTO
2019	5267	4.85	\$ 25,532
2020	569	4.95	\$ 2,816
2021	1130	5.02	\$ 5,669
2022	1406	5.25	\$ 7,387
2023	161	5.70	\$ 918
TOTAL			\$ 42,322.48

Detalle INBOUND POR AÑO			
AÑO	PAX IB	TUUA con IGV	MONTO
2019	5267	5.72	\$ 30,127
2020	569	5.84	\$ 3,323
2021	1130	5.92	\$ 6,690
2022	1406	6.2	\$ 8,717
2023	161	6.73	\$ 1,084
TOTAL			\$ 49,940.53

(Resaltado agregado)

55. Conforme puede identificarse la primera instancia determinó un cobro indebido no solo de la información remitida por LATAM a través de la carta S/N de fecha 20 de diciembre de 2023 y complementada con la documentación proporcionada por el Concesionario, sino también que la misma fue corroborada a través de los tickets electrónicos y manifiesto de pasajeros. En consecuencia, se verifica que la GSF realizó un análisis de la documentación que obra en el expediente y la valoró teniendo como resultado una comprobación del cobro indebido a los pasajeros en tránsito, motivo por el cual el argumento del Concesionario carece de fundamento.
56. Por otro lado, aunque la controversia se haya generado entre dos partes privadas y se alegue que una de ellas indujo a error a la otra, la responsabilidad del Concesionario está comprometida con el Estado para cumplir con lo pactado en el Contrato de Concesión, y, en caso de incumplimiento por parte de terceros, debe asumir la responsabilidad de las consecuencias derivadas de este.

B.4. Sobre la realidad operativa del Aeropuerto de Arequipa que no necesariamente permitía la determinación de la existencia de pasajeros en tránsito.

Argumentos del Concesionario

57. En relación con el argumento presentado por Ositrán en la página 20 del Informe N° 00157-2024-JFI-GSF-OSITRAN, el Concesionario argumenta que no se puede acusar a AAP de negligencia por no advertir sobre los pasajeros en tránsito durante los años 2019 al 2023, ya que este grupo representa una fracción mínima del total de pasajeros y dado que la responsabilidad de notificar sobre los pasajeros en tránsito recae directamente en LATAM, el Concesionario sostiene que no es razonable atribuirle a AAP la responsabilidad por la falta de dicha notificación.

Análisis de los argumentos del Concesionario

58. Frente al argumento del Concesionario, que sostiene que los pasajeros en tránsito representan un porcentaje mínimo del total de pasajeros, cabe señalar que el hecho de que la cifra de pasajeros en tránsito sea pequeña no exime a AAP de su obligación de garantizar que se sigan los procedimientos adecuados para su identificación y registro, ya que la

gestión de la infraestructura aeroportuaria implica, precisamente, asegurar el correcto procedimiento para aplicar el cobro de la TUUA, independientemente del volumen de pasajeros en tránsito, dado que, como se ha mencionado a lo largo del presente informe, la responsabilidad de garantizar que el proceso no se vea afectado por fallos operativos recae en AAP, pues es la encargada de administrar la infraestructura y, por ende, los mecanismos de cobro de la TUUA.

B.5. Sobre el principio de impulso de oficio y la determinación del monto de pasajeros afectados.

59. En relación a lo expuesto en la página 16 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSF-OSITRAN, donde se afirma que los argumentos del Concesionario respecto al Acta de Comité de 2015 y las Actas de Cuadre Diario son reiterativos y que no presenta pruebas adicionales a las ya probadas en el referido informe, AAP sostiene que según el artículo 173° del TUO de la LPAG, la carga de la prueba se rige por el principio de impulso de oficio, lo que implica que corresponde a las autoridades administrativas impulsar el procedimiento y ordenar la realización de los actos necesarios para esclarecer los hechos y resolver correctamente los problemas planteados. En este sentido, AAP sostiene que ha cumplido con su obligación de aportar pruebas, presentando documentos y actas conforme a lo establecido en el artículo 173.2 de la referida ley. Sin embargo, indica que dichas pruebas no hayan sido debidamente valoradas.
60. Por otro lado, AAP aclara que, a diferencia de lo señalado en la página 16 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSFOSITRAN, no pretende desconocer su obligación como entidad prestadora de cumplir con las disposiciones establecidas en el contrato. Al contrario, en todo momento ha indicado que, en caso de haber un cobro indebido, reconocerá dichos costos. Además, señala que, si se ha realizado un cobro indebido a los pasajeros, fue debido a que desconocía su condición de pasajeros en tránsito. Sin embargo, subraya que en el presente procedimiento no ha quedado demostrado de manera fehaciente que los afectados sean, en efecto, un total de 8,533 pasajeros entre 2019 y 2023, tal como se indica en el numeral 44 del Informe N° 00228-2024-JFI-GSFOSITRAN y en el numeral 42 del Informe N° 00157-2024-JFI-GSFOSITRAN.

Análisis de los argumentos del Concesionario

61. En cuanto a la carga de la prueba, es importante indicar que si bien el numeral 173.1° del artículo 173° del TUO de la LPAG la carga probatoria en los procedimientos administrativos se rige por el principio de impulso de oficio⁴; en el numeral 173.2° del referido artículo también se menciona que corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos, informes y demás acciones conforme a ley⁵.
62. En ese sentido, según lo antes expuesto, la administración tiene la obligación de probar el incumplimiento, lo cual a lo largo del PAS se ha acreditado, y corresponde al Concesionario, frente a la imputación, ejercer su derecho de contradicción, lo cual implica, entre otros, la facultad de aportar pruebas. No obstante, de la revisión de los actuados se advierte que AAP, a pesar de las pruebas aportadas, no ha logrado eximirse de las imputaciones materia de análisis, motivo por el cual, se desvirtúa el argumento formulado por el Concesionario.
63. Asimismo, de acuerdo al principio de licitud -el numeral 9 del artículo 248 del TUO de la LPAG⁶-, señala que solo se puede presumir que los administrados actúan apegados a sus

⁴ **Artículo 173.- Carga de la prueba**

173.1. La carga de la prueba se rige por el principio de impulso de oficio establecido en la presente Ley.

⁵ 173.2. Corresponde a los administrados aportar pruebas mediante la presentación de documentos e informes, proponer pericias, testimonios, inspecciones y demás diligencias permitidas, o aducir alegaciones

⁶ **Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

Presunción de licitud.- Las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencia en contrario.

deberes mientras no se cuente con evidencia de lo contrario, lo cual en el presente caso no sucede, debido a que conforme se señaló anteriormente la evidencia presentada por AAP sobre el Acta de Comité de 2015 en la que se hace referencia a que las *líneas aéreas deben informar sobre pasajeros en tránsito*, contrariamente a lo esperado por el Concesionario, daría cuenta que las aerolíneas no reportaban a los pasajeros en tránsito, y segundo, del análisis de las Actas de Cuadre Diario, se advierte que no se presentó mayor información que demostrara acciones correctivas adicionales para solventar la deficiencia en la gestión de los pasajeros en tránsito.

64. En conclusión, no se ha vulnerado el principio de impulso de oficio ni la carga de la prueba, dado que Ositrán ha cumplido con sus obligaciones actuando dentro del marco de sus competencias al iniciar el procedimiento de oficio y sustentar su accionar, mientras que el Concesionario no cumplió adecuadamente con su carga probatoria al no presentar pruebas suficientes para desvirtuar la imputación, por lo que deben desestimarse los argumentos del Concesionario en este extremo del recurso.
65. En relación con la afirmación de AAP de que no se ha demostrado fehacientemente el número total de 8,533 pasajeros afectados entre 2019 y 2023, es importante señalar que, a través del Oficio N° 11527-2023-GSF-OSITRAN, el Regulador solicitó a LATAM información detallada acerca de los pasajeros en tránsito, incluyendo los tickets de transporte, los manifiestos de pasajeros, los comprobantes de pago de la TUUA y otros documentos relevantes.
66. La información señalada fue recibida y contrastada con los archivos proporcionados por el propio Concesionario -conforme se advierte de los numerales 4.32 y 4.33 del Informe N° 00546-2024-JCA-GSF-OSITRAN-, lo que permitió corroborar con certeza la condición de tránsito de los pasajeros, siendo así se puede verificar de manera objetiva que los pasajeros en tránsito fueron correctamente identificados, desvirtuando la afirmación del Concesionario respecto a que los archivos de la aerolínea no acreditan dicha condición.

IV. CONCLUSIONES

67. El cobro de la TUUA a los pasajeros en tránsito procede cuando voluntariamente hayan salido de la zona estéril para posteriormente reingresar, por lo que, en el presente PAS se analizó si el Concesionario incurrió en el incumplimiento de las disposiciones relativas al cobro de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto – TUUA especificadas en el numeral 9.1 y Anexo 7 del Contrato de Concesión.
68. AAP tenía conocimiento previo al presente PAS sobre la situación de los pasajeros en tránsito y las condiciones bajo las cuales se venía cobrando el TUUA. No obstante, el Concesionario no adoptó las medidas correctivas necesarias para garantizar que el cobro de la TUUA se realizara conforme a las disposiciones establecidas. En consecuencia, la argumentación de AAP de que desconocía la situación carece de validez, toda vez que disponía de la información suficiente y clara para proceder conforme a la normativa y disposiciones contractuales pertinentes.
69. Los medios probatorios presentados por el Concesionario -Acta de Comité de Facilitación del Aeropuerto N° 02-2015 y las Actas de Cuadre Diario- no logran eximir de responsabilidad al Concesionario, toda vez que, a través de los mismos se ha identificado la deficiencia en los procedimientos de las aerolíneas para la detección de los pasajeros en tránsito, respecto de las cuales AAP, en su calidad de responsable de la gestión de la infraestructura aeroportuaria, debía haber implementado mecanismos adicionales para corregir el error y evitar el cobro indebido de la TUUA.
70. Sobre el argumento presentado por AAP respecto al cuestionamiento relativo a que debió haber verificado que la información de las Actas de Cuadre Diario eran correctas, más aún cuando la información recibida dependía de un tercero, es importante recalcar que, como responsable de la gestión de la infraestructura del aeropuerto, el Concesionario tiene la

obligación de evitar cobros indebidos y proteger los derechos de los pasajeros, siendo que para ello, en el presente caso, era necesario verificar la exactitud de la información que le era proporcionada, lo cual no implica auditar la documentación interna de la aerolínea, sino establecer procedimientos adecuados para garantizar que los datos recibidos sean precisos y completos.

71. El Concesionario no ha presentado pruebas suficientes que desvirtúen las imputaciones sobre el cobro indebido de la TUUA, debido a que, las acciones mencionadas como el Acta de Comité de 2015 y las Actas de Cuadre Diario, no fueron suficientes ni eficaces para garantizar una gestión adecuada de la información de los pasajeros en tránsito ni para evitar los cobros indebidos. Por lo tanto, se debe desestimar el argumento del Concesionario en cuanto a la falta de valoración de sus pruebas, toda vez que no es que no hayan sido valorados sus medios probatorios, sino que se ha demostrado que sus medidas fueron insuficientes para asegurar la correcta gestión de la información proporcionada por las aerolíneas y evitar cobros indebidos de la TUUA.
72. Respecto al argumento del Concesionario, que sostiene que los pasajeros en tránsito representan un porcentaje mínimo del total de pasajeros, cabe señalar que el hecho de que la cifra de pasajeros en tránsito sea pequeña no exime a AAP de su obligación de garantizar que se sigan los procedimientos adecuados para su identificación y registro, ya que la gestión de la infraestructura aeroportuaria implica, precisamente, asegurar el correcto procedimiento para aplicar el cobro de la TUUA, independientemente del volumen de pasajeros en tránsito, dado que, como se ha mencionado a lo largo del presente informe, la responsabilidad de garantizar que el proceso no se vea afectado por fallos operativos recae en AAP, pues es la encargada de administrar la infraestructura y, por ende, los mecanismos de cobro de la TUUA.
73. Con relación al argumento señalado por el Concesionario sobre la vulneración al principio impulso de oficio – carga de la prueba, es preciso señalar que a lo largo del presente PAS se ha acreditado la infracción tipificada en el numeral 52.1 del artículo 52 del RIIS por parte de AAP; asimismo, considerando que dicho principio faculta al Concesionario a ejercer su derecho de contradicción, lo cual implica, entre otros, la facultad de aportar pruebas. No obstante, de la revisión de los actuados se advierte que AAP, a pesar de las pruebas aportadas, no ha logrado eximirse de las imputaciones materia de análisis, motivo por el cual, se desvirtúa el argumento formulado por el Concesionario.
74. En relación a la afirmación de AAP de que no se ha demostrado fehacientemente el número total de 8,533 pasajeros afectados entre 2019 y 2023, es importante señalar que, a través del Oficio N° 11527-2023-GSF-OSITRAN, el Regulador solicitó a LATAM información detallada acerca de los pasajeros en tránsito, incluyendo los tickets de transporte, los manifiestos de pasajeros, los comprobantes de pago de la TUUA y otros documentos relevantes, esta información fue recibida y contrastada con los archivos proporcionados por el propio Concesionario -conforme se advierte de los numerales 4.32 y 4.33 del Informe N° 00546-2024-JCA-GSF-OSITRAN-, lo que permitió corroborar con certeza la condición de tránsito de los pasajeros, siendo así se puede verificar de manera objetiva que los pasajeros en tránsito fueron correctamente identificados, desvirtuando la afirmación del Concesionario respecto a que los archivos de la aerolínea no acreditan dicha condición.

V. RECOMENDACIÓN

75. Se recomienda declarar infundado el recurso de apelación interpuesto por Aeropuertos Andinos del Perú S.A. y, en consecuencia, confirmar en todos sus extremos la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización N° 00232-2024-GSF-OSITRAN, de conformidad con los fundamentos antes expuestos.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

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

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Jefe de la Jefatura de Asuntos Jurídico-
Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
VIVIANA MUÑOZ
Abogado Senior de la Jefatura de Asuntos Jurídico-
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
GUILLERMO NEVADO SEBASTIÁN
Asistente Legal de la Jefatura de Asuntos
Jurídicos-Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Se adjunta lo siguiente:

- Proyecto de Resolución de Gerencia General
- Proyecto de Oficio de Gerencia General

NT 2025022541