



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América
Facultad de Derecho y Ciencia Política
Escuela Profesional de Derecho

La legalidad de la aplicación de penalidades en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, respecto al servicio de taxis en Lima, Perú

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el Título Profesional de Abogada

AUTOR

Rubi Jéssica MENDIZABAL YAURI

ASESOR

Mg. Luigi Victorio SANTY CABRERA

Lima, Perú

2025



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Mendizabal, R. (2025). *La legalidad de la aplicación de penalidades en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, respecto al servicio de taxis en Lima, Perú*. [Trabajo de suficiencia profesional de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Derecho y Ciencia Política, Escuela Profesional de Derecho]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Rubi Jéssica Mendizabal Yauri
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	73131871
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0005-7197-4122
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Luiggi Victorio Santy Cabrera
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	43661126
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-8770-9124
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Juan Gualberto Chavez Marmanillo
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	10282120
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	Napoleón Cabrejo Ormachea
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	05416464
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Clotilde Cristina Vigil Curo de Quiroz
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	16644992

Datos de investigación	
Línea de investigación	No aplica.
Grupo de investigación	No aplica.
Agencia de financiamiento	Sin Financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distritos: Lima Latitud: -12.04318 Longitud: -77.02824
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2023 - 2025
URL de disciplinas OCDE	Derecho https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01 Administración Pública https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.06.02



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA.

ACTA DE EXAMEN ORAL PRESENCIAL PARA EL OTORGAMIENTO DEL TÍTULO PROFESIONAL DE
ABOGADA CON TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

N°034

Reunido el Jurado Examinador, constituido por los señores profesores:

- 1.-PRESIDENTE: Mg. JUAN GUALBERTO CHAVEZ MARMANILLO
- 2.- Dr. NAPOLEÓN CABREJO ORMACHEA
- 3.- Abg. CLOTILDE CRISTINA VIGIL CURO DE QUIROZ
- 4.- Mg. LUIGGI VICTORIO SANTY CABRERA (Docente Supervisor)

La bachiller postulante al Título Profesional de Abogada, doña:

RUBI JÉSSICA MENDIZABAL YAURI

Procedió la sustentación de su Trabajo de Suficiencia Profesional, Titulado:

La legalidad de la aplicación de penalidades en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, respecto al servicio de taxis en Lima, Perú

En la redacción del examen escrito, la graduanda fue aprobada con la nota de:

DIECIOCHO (18)

Concluida la prueba oral, se practicó la votación correspondiente, resultando la candidata:

Aprobado por unanimidad Nota 14 (catorce)

Y para constancia se le extiende la presente acta, en Lima a los DIECINUEVE días del mes de AGOSTO del año 2025

Presidente del Jurado

Mg. JUAN GUALBERTO CHAVEZ MARMANILLO

Dr. NAPOLEÓN CABREJO ORMACHEA

Abg. CLOTILDE CRISTINA VIGIL CURO DE QUIROZ

Mg. LUIGGI VICTORIO SANTY CABRERA
(Docente Supervisor)



CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo **Luiggi Victorio Santy Cabrera** en mi condición de asesor acreditado con el DICTAMEN 000107-2023-EPD-FDCP/UNMSM de fecha 09 de mayo de 2023, modificada por el DICTAMEN 000111-2025-EPD-FDCP/UNMSM de fecha 21 de abril de 2025 del Trabajo de Suficiencia Profesional, cuyo título es **“La legalidad de la aplicación de penalidades en el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, respecto al servicio de taxis en Lima, Perú”** presentado por la bachiller **Rubi Jéssica Mendizabal Yauri** para optar el título profesional de **ABOGADA**.

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante el software de similitud textual, el documento evaluado cuenta con el porcentaje de 20% de similitud, nivel **PERMITIDO** para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del grado/ título/ especialidad correspondiente.

Lima, 24 de junio de 2025.

Luiggi Victorio Santy Cabrera

DNI: 43661126

RESUMEN

El propósito del presente trabajo de investigación es analizar la controversia surgida por la incorporación de penalidades a los taxistas en el tarifario de la playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, otorgada en concesión a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP). El objetivo de esta medida tuvo como propósito mejorar el control del flujo vehicular en el aeropuerto. Sin embargo, ha generado disconformidad por parte de los taxistas, quienes son los principales afectados por estas penalidades.

Teniendo en cuenta la importancia que reviste el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por la conectividad aérea internacional para el territorio peruano, y el rol crucial de los taxistas al trasladar a los visitantes a nuestro país. Este trabajo tiene por objeto analizar la legalidad y las implicaciones de estas penalidades, la competencia de la entidad reguladora OSITRAN para evaluarlas y si su aplicación se ajusta o no a las funciones de LAP.

A partir del análisis efectuado sobre la disputa entre LAP y OSITRAN, buscamos determinar los desafíos legales y regulatorios relacionados con las concesiones y la regulación de servicios públicos con el objetivo principal de vislumbrar si las medidas tomadas por el OSITRAN fueron las idóneas.

PALABRAS CLAVES:

Penalidad – servicio de estacionamiento – taxistas- legalidad

ABSTRACT

The purpose of this research work is to analyze the controversy arising from the incorporation of penalties for taxi drivers in the tariff of the parking lot of the Jorge Chávez International Airport, granted in concession to Lima Airport Partners S.R.L. (hereinafter, LAP). The objective of this measure was to improve the control of vehicular flow at the airport. However, it has generated dissatisfaction on the part of taxi drivers, who are the main ones affected by these penalties.

Taking into account the importance of the Jorge Chávez International Airport for international air connectivity for the Peruvian territory, and the crucial role of taxi drivers in transporting visitors to our country. This work aims to analyze the legality and implications of these penalties, the competence of the OSITRAN regulatory entity to evaluate them and whether or not their application conforms to the functions of LAP.

Based on the analysis carried out on the dispute between LAP and OSITRAN, we seek to determine the legal and regulatory challenges related to concessions and the regulation of public services with the main objective of discerning whether the measures taken by OSITRAN were appropriate

KEYWORDS

Penalty – parking service – taxi drivers – legality

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	5
II. INFORMACIÓN DEL LUGAR DONDE SE DESARROLLÓ LA ACTIVIDAD	6
1. Institución donde se desarrolló la actividad	6
2. Periodo de duración de la actividad	6
3. Finalidad y objetivos de la entidad	6
4. Razón social	6
5. Dirección postal	6
6. Correo electrónico del profesional a cargo de las actividades del bachiller	7
III. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	7
1. Organización de la actividad	7
2. Finalidad y objetivos de la actividad	8
3. Problemática	8
3.1. Realidad problemática	8
3.2. Antecedentes	10
3.3. Marco Teórico	13
3.4. Análisis	25
3.5. Formulación del Problema	37
3.6. Objetivo	37
3.7. Hipótesis	38
3.8. Resultados, Análisis de alternativas de solución	38
3.9. Metodología	42
IV. CONCLUSIONES	43
V. RECOMENDACIONES	44
VI. BIBLIOGRAFÍA	46
VII. ANEXOS Y/O ILUSTRACIONES	48

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como objetivo determinar la posibilidad de establecer penalidades para el servicio de taxi en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mediante un contrato de concesión. Este tema es crucial debido al equilibrio delicado entre las facultades de la empresa concesionaria, Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), y los derechos de los taxistas y usuarios del aeropuerto.

El propósito fundamental de este proyecto es aclarar si las penalidades incorporadas al contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se encuentran alineadas al ordenamiento jurídico vigente. En este sentido, se analizarán las competencias de LAP y OSITRAN, así como los posibles perjuicios a los derechos de los actores involucrados.

La investigación en torno al caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se presenta como una oportunidad para contribuir al entendimiento de las complejas dinámicas entre concesiones, organismo regulador y partes interesadas en servicios públicos fundamentales. Además, busca servir como guía para futuras concesiones y promover un debate informado sobre cuestiones legales y regulatorias cruciales en este ámbito.

II. INFORMACIÓN DEL LUGAR DONDE SE DESARROLLÓ LA ACTIVIDAD

1. Institución donde se desarrolló la actividad

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN.

2. Periodo de duración de la actividad

Desde 12 de abril de 2021 al 11 de abril de 2022.

3. Finalidad y objetivos de la entidad

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) ejerce funciones de regulación, supervisión y fiscalización a la infraestructura de transporte de uso público otorgada en concesión, tales como aeropuertos, puertos, carreteras, ferrovías, el Metro de Lima y Callao, así como la hidrovía amazónica. Además, le compete emitir normativa, imponer sanciones, resolver controversias y atender reclamos vinculados a la explotación de dicha infraestructura destinada al uso público. A su vez, en cumplimiento de su misión institucional, el OSITRAN tiene como objetivo supervisar de manera eficiente la infraestructura concesionada, coadyuvando así a la mejora de la calidad de vida de la población.

4. Razón social

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN - RUC 20420248645.

5. Dirección postal

Calle Los Negocios N° 182, Surquillo 15047.

6. Correo electrónico del profesional a cargo de las actividades del bachiller

Dra. Ruth Eliana Castillo Mar- Asesora legal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN, correo: ecastillom@ositran.gob.pe

III. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD

1. Organización de la actividad

La Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN (GRE) constituye el órgano de línea encargado de formular propuestas vinculadas al régimen tarifario, así como dirigir e instruir los procedimientos correspondientes. Asimismo, conduce y propone, ya sea de oficio o a solicitud de parte interesada los procedimientos orientados a la fijación, revisión o desregulación de las tarifas aplicables a los servicios vinculados a la explotación de infraestructura de transporte de uso público, estableciendo, además, las condiciones para su aplicación.

Dentro de las funciones que desarrolla son:

- Diseñar y someter a propuesta los cargos de acceso aplicables por el uso de las facilidades esenciales, así como establecer las condiciones para su exigibilidad y las disposiciones complementarias que resulten necesarias para su adecuada implementación.
- Emitir pronunciamientos u opiniones técnicas respecto de las solicitudes de interpretación de las cláusulas incorporadas en los contratos de concesión, por iniciativa del propio organismo regulador o a instancia de parte interesada.
- Vigilar el cumplimiento de los tarifarios publicados por las concesionarias, asegurando su conformidad con lo estipulado en los respectivos contratos de concesión y con la normativa emitida por el OSITRAN, así como informar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

sobre cualquier incumplimiento que se identifique en el ejercicio de sus competencias.

- Resolver las solicitudes de acceso a información confidencial, excluyendo aquella vinculada al secreto comercial o industrial, conforme al marco normativo aplicable.

2. Finalidad y objetivos de la actividad

Según lo dispuesto en el numeral 3.1 del artículo 3 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, corresponde al OSITRAN la función de regular las actividades desarrolladas en los mercados en los que intervienen las entidades prestadoras, garantizando, de manera imparcial y objetiva, la protección de los intereses del Estado, los inversionistas y los usuarios, con el propósito de asegurar la eficiencia en la gestión y explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

A su vez, la GRE responde a la necesidad de supervisar los procesos de determinación tarifaria asociados a los servicios de transporte de uso público con la finalidad de evitar excesos por parte de entidades particulares a las que cuales se les confiere la administración de espacios de uso público.

3. Problemática

3.1. Realidad problemática

De acuerdo con la solicitud de incorporación de penalidades a los taxistas en el tarifario de la playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la concesión otorgada a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) tiene como objetivo mejorar el control del flujo vehicular en el área de estacionamiento del aeropuerto y garantizar una mejor experiencia para los usuarios. No obstante, ello ha generado

una controversia entre LAP y los taxistas, quienes serían los principales afectados por la aplicación de penalidades.

Para comenzar, es importante resaltar que, en la actualidad, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez representa el aeropuerto más importante del Perú, ya que conecta nuestro país con diferentes partes alrededor del mundo. Por lo que, dicho aeropuerto viene realizando un sin número de vuelos comerciales que permite transportar a miles de personas día tras día por diversos motivos ya sea por turismo, trabajo, educación, entre otros.

En ese sentido, es evidente que, así como los ciudadanos se benefician con este tipo de servicios, también resulta imperativo observar el servicio que brindan los taxistas para trasladar aquellas personas que llegan al aeropuerto y se dirigen a otro lugar determinado de la capital.

Lo cual constituye, claramente, un ingreso seguro a favor de los taxistas, quienes ven a los ciudadanos que llegan al aeropuerto como potenciales clientes y, en esa medida, consideran que la aplicación de penalidades por parte de LAP vulnera sus derechos como usuarios y también les afecta económicamente, ya que les impiden ofrecer sus servicios libremente.

Ahora bien, cabe precisar que una concesión constituye una institución administrativa que permite a la entidad receptora brindar un determinado servicio. En el presente caso, la concesión otorgada a LAP involucra las penalidades al servicio de taxi en el tarifario correspondiente al área de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Siendo importante resaltar que las penalidades son impuestas a los taxistas que incumplen las disposiciones y normativa vigente vinculada al acceso y uso de la playa de estacionamiento, como exceder el tiempo de estadía permitido, estacionarse en zonas no autorizadas o realizar actividades comerciales no permitidas en el área. Y, es más, ahora ya sólo

podrán acceder al área de estacionamiento del aeropuerto aquellos taxistas que acrediten que tienen una solicitud del servicio.

Frente a dicha controversia, cabe resaltar que el OSITRAN ostenta un papel protagónico, pues es el organismo regulador que va a determinar si dichas penalidades aplicadas a los taxistas son contrarias al ordenamiento jurídico vigente o no. Por último, es importante señalar que, en el presente trabajo, se analizará los problemas relacionados a la factibilidad de penalidades en un contrato de concesión, la competencia del OSITRAN para evaluar esas penalidades y si la aplicación de dichas penalidades se encuentra dentro de las funciones de LAP o no.

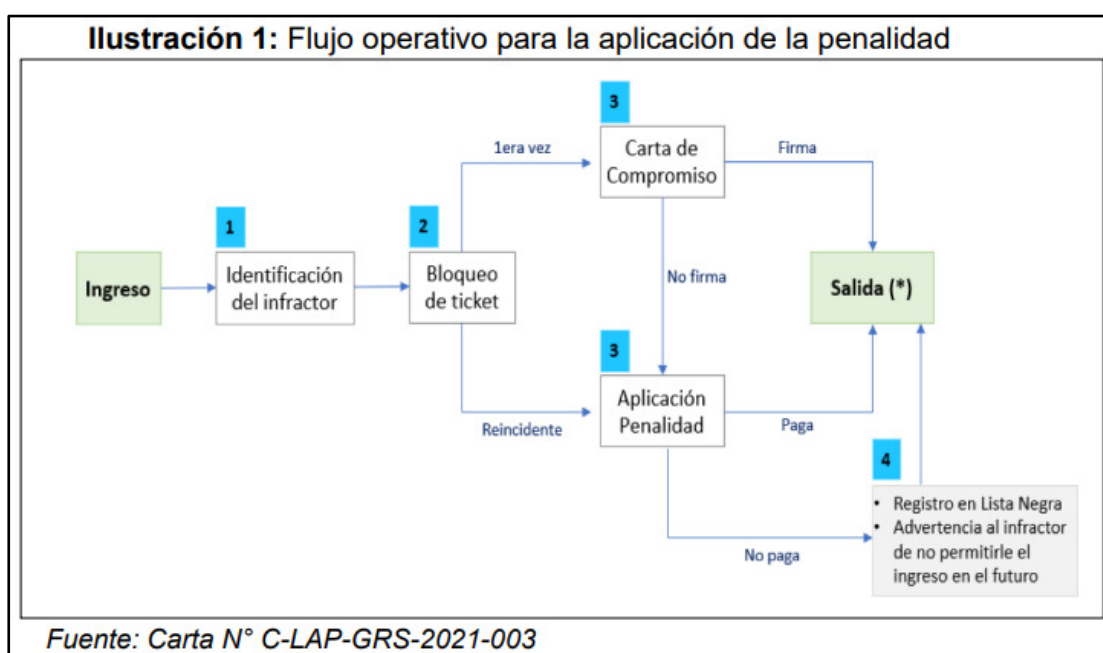
3.2. Antecedentes

Como antecedente general del presente caso, se tiene que, con fecha 14 de febrero de 2001, el Estado de la República del Perú, mediante el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC (en adelante, el Concedente) suscribió un Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con la Sociedad Concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante LAP). De forma particular, para el caso se tiene lo siguiente:

- Mediante Carta de fecha 15 de marzo de 2021, la empresa concesionaria LAP comunicó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN (en adelante GRE) su decisión de implementar, a partir del 16 de marzo de 2021, la aplicación de una penalidad correspondiente a S/ 40,00 soles a los taxistas que realicen lo que se consideró "actividades prohibidas" en el área de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Dichas actividades son las siguientes.

- Prohibido ofrecer el servicio de taxi o transporte de pasajeros a viva voz.
- Prohibido todo tipo de captación de pasajeros de manera directa o a través de terceras personas ("jaladores").
- Prohibido hostigar a los usuarios y/o pasajeros del AIJC.
- Prohibido obstruir las vías de circulación vehicular que se encuentran frente al terminal.
- Prohibido ofrecer cualquier servicio o producto no autorizado por LAP.
- Prohibido obstruir el tránsito peatonal hacia el terminal.

- En respuesta a dicha comunicación, la GRE envió el Oficio N° 00063-2021-GRE-OSITRAN, con fecha 30 de marzo de 2021, en el cual solicitó a LAP brinde el fundamento legal o contractual que facultase la implementación del cobro de la penalidad.
- A su vez, en respuesta a esta solicitud, el Concesionario remitió la Carta N° C-LAP-GRS-2021-0002, con fecha 12 de abril de 2021, en la cual indicó que la penalidad por el incumplimiento de las prohibiciones señaladas tenía como propósito servir como una medida disuasiva, con el fin de prevenir que los usuarios contravengan las normas o condiciones establecidas para la utilización de la playa de estacionamiento, que han sido aceptadas por los usuarios.



- Con fecha 19 de abril de 2021, se llevó a cabo una reunión virtual en la que participaron representantes de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), la Gerencia de Regulación de OSITRAN (GRE), así como de las Gerencias de Supervisión y Fiscalización (GSF), Atención al Usuario (GAU) y Asesoría Jurídica (GAJ), en la cual se abordó la problemática relacionada con la penalidad que se aplicaría al estacionamiento vehicular del Aeropuerto. Durante la reunión, se absolvió las consultas formuladas por el OSITRAN en relación a la penalidad incluida en el tarifario de LAP.
- A través de la Carta del 13 de mayo de 2021, la entidad prestadora informó que la penalidad establecida deriva de un acuerdo de naturaleza privada entre la concesionaria y cada uno de los conductores de taxi que prestan servicios en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, precisando que dicha penalidad no tiene sustento en disposición normativa alguna ni en cláusulas contractuales sujetas a supervisión por parte del organismo regulador.
- Posteriormente, con fecha 25 de mayo de 2021, mediante el Memorando Circular N° 0001-2021-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Atención al Usuario y a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, en el marco de sus competencias emitan pronunciamiento respecto a la penalidad impuesta, las conductas calificadas como prohibidas en la playa de estacionamiento vehicular y el procedimiento operativo previsto para la aplicación de dicha penalidad, resultan contrarias a las disposiciones del Contrato de Concesión o si vulneran los derechos de los usuarios conforme a la normativa vigente.
- Con fecha 25 de junio de 2021, a través mediante el Memorando Conjunto entre la GAU y la GAJ, la Gerencia de Atención al Usuario (GAU) y la Gerencia de Asesoría Jurídica (GAJ) señalaron que la penalidad impuesta por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), en razón de la ejecución de actividades calificadas como prohibidas, resulta contraria a lo dispuesto en el segundo párrafo del literal b) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público.

- A través del Oficio N° 0105-2021-GRE-OSITRAN, con fecha 6 de julio de 2021, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) informó a LAP que no resultaba procedente la penalidad establecida, requiriéndosele la exclusión, de su tarifario, de las conductas consideradas indebidas imputables a los taxistas en la playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, así como de la penalidad vinculada a dichas conductas, debiendo adicionalmente proceder con la publicación de la correspondiente modificación en su portal web institucional.
- El 9 de julio de 2021, LAP notificó a la GRE que había cumplido con lo solicitado, procediendo a retirar de su tarifario las conductas indebidas para los taxistas en la playa de estacionamiento vehicular del aeropuerto.
- En respuesta a la decisión tomada por la GRE, el 27 de julio de 2021, LAP presentó un recurso de reconsideración contra dicho Oficio.
- Posteriormente, mediante la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2021-GRE-OSITRAN, se resolvió declarar infundado en su totalidad el recurso presentado.
- No estando conforme con la decisión adoptada por OSITRAN, la entidad prestadora presentó recurso de apelación el 04 de octubre de 2021, impugnando la Resolución de la GRE.
- Finalmente, a través de la Resolución de Gerencia General N°131-2021-GG-OSITRAN se declara infundado el recurso de apelación, en consecuencia, se confirma la Resolución N°001-2021-GRE-OSITRAN.

3.3. Marco Teórico

1. Contrato de concesión

Entendemos al contrato de concesión como un acuerdo legal entre una entidad pública y una entidad privada mediante el cual la entidad privada obtiene el derecho de operar, construir, mantener o gestionar una infraestructura o un servicio público en un tiempo determinado y bajo ciertas condiciones.

La suscripción del contrato de concesión de servicios públicos conlleva, de forma implícita y necesaria, el reconocimiento y la aceptación por parte de los contratantes de una determinada ecuación económico-financiera. Esto se refleja en una relación concreta entre los gastos de explotación del servicio, las inversiones destinadas a la expansión y el mantenimiento, así como una renta razonable. Todo esto se considera en el cálculo total de las sumas que, por cualquier concepto, se recaudarán con motivo o durante el período que dure el contrato.

Siendo así, podemos señalar que el contrato de concesión constituye el acto mediante el cual la Administración concede a personas jurídicas el derecho a la explotación de determinados bienes o la prestación de servicios públicos, bajo una temporalidad previamente establecida.

El procedimiento de convocatoria y adjudicación de las concesiones a otorgarse deberán observar los principios fundamentales como la igualdad de trato, la transparencia y el reconocimiento mutuo entre las partes. Además, deberá asegurar que las autoridades competentes obtengan la mejor relación entre calidad-precio en la

adquisición de bienes o en la delegación a terceros para la ejecución de obras o la prestación de servicios.

2. Cláusula penal

La cláusula penal es entendida como aquel apartado del contrato que tiene como finalidad establecer las consecuencias de tipo financiera en caso se incurra en incumplimiento de las obligaciones contractuales por una de las partes.

Por su parte Espinoza (2014), entiende a la cláusula penal como un acuerdo adicional al contrato o un acto jurídico mediante el cual una persona se compromete a proporcionar un monto dinerario en caso de no cumplir adecuadamente o de manera oportuna con sus obligaciones, con la finalidad de reforzar el cumplimiento de dichas obligaciones.

Carrillo, sostiene sobre la finalidad de la cláusula penal que, establece una responsabilidad aparte de la obligación principal, asegurando el incumplimiento, cumplimiento parcial, retraso o deficiencia en la ejecución de la obligación principal. Esta cláusula constituye la razón principal por la cual se debe pagar una penalización acordada. Además, la prestación establecida en mérito de la cláusula penal podrá revestir cualquier tipo, siempre que se encuentre dentro del marco legal y pueda ser identificada o determinada de alguna manera.

Las penalidades contractuales están diseñadas para determinar la compensación en caso de incumplimiento, siempre que este sea atribuible al deudor. Estas penalidades tienen como objetivo proteger al acreedor frente al incumplimiento específico de una obligación por parte

del deudor, y deben corresponder exactamente a la obligación que se pretende asegurar. Esta figura jurídica se encuentra establecida en el artículo 1344 del Código Civil peruano.

Así, una penalidad puede ser acordada al momento de pactar la obligación o establecida posteriormente. Sin embargo, cabe destacar que no puede haber una penalidad establecida antes de la creación del vínculo contractual, y no todas las obligaciones necesariamente tendrán una penalidad asociada. La inclusión de una penalidad depende de la voluntad mutua de las partes sobre qué mecanismos adoptar o no adoptar en caso de incumplimiento de una obligación específica.

3. Recargo

De acuerdo con el Reglamento General de Tarifas del OSITRÁN, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN en su Artículo IV referido a las Definiciones del Reglamento, se establece que el recargo constituye un mecanismo resarcitorio cuyo propósito es atribuir al usuario de la ITUP la responsabilidad por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones vinculadas con la prestación de servicios derivados de la explotación de la ITUP, siempre que las condiciones para la aplicación del referido recargo hayan sido oportunamente comunicadas por la Entidad Prestadora, en estricto cumplimiento de lo previsto en el Reglamento General de Tarifas.

4. Principio de legalidad

Este principio está establecido en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley N°27444, el cual dispone que las autoridades administrativas están obligadas a actuar en estricta observancia de la Constitución, la ley y el ordenamiento jurídico vigente, respetando los límites de las competencias que les han sido conferidas y en atención a

los fines para los cuales dichas competencias les fueron otorgadas. De esta manera, el principio de legalidad implica que ningún órgano del Estado puede adoptar decisiones que no se ajusten a una norma general y preestablecida.

De acuerdo con Morón Urbina, los sujetos de derecho privado gozan de las facultades de realizar todas aquellas acciones que no se encuentren expresamente prohibidas, a diferencia de los sujetos de derecho público, quienes únicamente pueden actuar dentro del ámbito de las atribuciones que les han sido conferidas. En este contexto, el principio de legalidad debe interpretarse como la obligación de ajustarse, tanto en su aspecto formal, sustantivo y teleológico, a los preceptos del ordenamiento jurídico.

Así, este principio se descompone en tres elementos fundamentales que son inseparables: la legalidad formal, que requiere adherirse a los procedimientos y formas establecidos; la legalidad sustantiva, que se refiere al contenido y los límites de las materias asignadas; y la legalidad teleológica, que obliga a que la actividad administrativa se ajuste a los fines establecidos por el legislador, asegurando que dicha actividad sea funcional. (Morón Urbina, 2020)

En este contexto, Guzmán Napurí señala que el principio de legalidad constituye el pilar fundamental del derecho administrativo, puesto que la Administración Pública está sujeta a una estricta subordinación a la ley, careciendo de libertad negativa —esto es, no está obligada a ejecutar actos que la norma no le imponga, ni está impedida para realizar acciones que no se encuentren prohibidas—, limitándose únicamente a llevar a cabo aquellas actuaciones para las cuales cuenta con una habilitación expresa. (Guzmán Napurí, 2013)

5. Principio de predictibilidad o de confianza legítima

El principio de predictibilidad o de confianza legítima es entendido como la capacidad de prever o anticipar las consecuencias de ciertos actos, decisiones o eventos en el ámbito del derecho. Este principio tiene como objetivo principal, proporcionar claridad y certeza en la aplicación de la ley y en la toma de decisiones legales.

La autoridad administrativa está obligada a proporcionar a los administrados o a sus apoderados información veraz, completa y fidedigna respecto de cada procedimiento, de manera que, desde su inicio, el administrado pueda contar con un conocimiento suficientemente claro y preciso sobre el resultado final que se espera obtener.

El principio de predictibilidad garantiza que el ejercicio de la discrecionalidad por parte de la Administración Pública al resolver ciertos asuntos no se transforme en una actuación arbitraria. Así, se establece que la Administración no puede emitir decisiones opuestas en casos idénticos, donde se presenten los mismos hechos y se aplique la misma normativa.

El artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General dispone los principios que rigen el procedimiento administrativo, entre ellos se encuentra comprendido el principio de predictibilidad. De acuerdo con este principio, la Administración debe proporcionar a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada trámite, de modo que el administrado pueda, previo al inicio de cualquier procedimiento, contar con una idea clara y razonablemente precisa sobre el resultado que se obtendrá.

Así, cuando las autoridades administrativas fueran consistentes en sus decisiones, los ciudadanos que sean diligentes e informados podrían anticipar con claridad lo que está prohibido, lo que se exige y lo que se permite. Esto es, los administrados podrán evaluar las

consecuencias y riesgos de sus acciones y omisiones, tomar decisiones de manera autónoma y asumir las responsabilidades, costos y riesgos asociados.

6. Recursos administrativos

El recurso administrativo es un medio de impugnación contra una decisión de la Administración Pública devenida de un procedimiento administrativo, es una manifestación que expresa los agravios que le causa la decisión adoptada por la entidad pública, con el fin de alcanzar su modificatoria o revocatoria. (Aliaga Diaz, 2023)

Para la procedencia no se ha establecido ninguna causal específica que sirva de fundamento, puede expresar cualquier fundamento que considere la parte afectada con la decisión de la autoridad administrativa.

En concordancia con el artículo 218 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, los recursos administrativos comprenden al recurso de reconsideración y el recurso de apelación, siendo que únicamente mediante disposición expresa por ley o decreto legislativo se permite la interposición del recurso administrativo de revisión.

7. Recurso de reconsideración

El recurso de reconsideración debe presentarse ante el mismo órgano que emitió el acto administrativo impugnado y debe basarse en pruebas adicionales a las presentadas previamente en el procedimiento administrativo. Sin embargo, cuando los actos administrativos provienen de órganos que actúan en única instancia, no es necesario presentar nuevos medios probatorios. La interposición de dicho recurso es facultativa y su omisión no impide la posibilidad de interponer un recurso de apelación, además, se encuentra regulada en el artículo 219 de la Ley del Procedimiento Administrativo General.

El recurso de reconsideración se fundamenta en permitir que la misma autoridad administrativa que emitió la decisión en el procedimiento reevalúe el caso y corrija sus posibles errores de juicio o análisis. Al estar ya familiarizada con el caso, los antecedentes y la evidencia, se espera que esta autoridad pueda tomar una decisión más rápidamente que si fuera una nueva autoridad que empiece a conocer los hechos. Además, se supone que, al reconocer su error tras el recurso presentado por el administrado, la autoridad ajustará su decisión para prevenir una revisión posterior por parte de una autoridad superior.

Para nuestro legislador, no se acepta que la autoridad administrativa altere su decisión únicamente a petición de una parte, dado que se presume que, dentro de una actuación adecuada, la autoridad administrativa ya ha tomado la mejor decisión posible basándose en su criterio y ha aplicado la norma jurídica que considera pertinente. Por ello, sería inapropiado que la decisión se modificara solo con una nueva solicitud o una argumentación adicional sobre los mismos hechos. Para que se permita un cambio de criterio, la ley exige que se aporte a la autoridad un hecho nuevo y relevante que no haya sido previamente considerado, lo cual justificaría la revisión de la decisión. (Morón Urbina, 2020)

8. Recurso de apelación

El recurso administrativo de apelación se presentará cuando la impugnación se base en una interpretación diferente de las pruebas existentes o en cuestiones puramente legales. Este recurso debe dirigirse a la misma autoridad que emitió el acto impugnado, para que esta lo eleve al superior jerárquico correspondiente. Además, el recurso de apelación se encuentra regulado en el artículo 220 de la Ley del Procedimiento Administrativo General.

El recurso de apelación se basa en la existencia de una jerarquía administrativa con la autoridad para corregir decisiones, y su finalidad

es que el superior revise las acciones y resoluciones del subordinado. Por ello, este recurso solo es viable cuando se impugnan actos de un órgano administrativo que esté subordinado a otro. No se puede utilizar para cuestionar decisiones tomadas por la máxima autoridad de órganos autárquicos, autónomos o que no estén bajo tutela administrativa.

9. Función administrativa

De acuerdo con el autor Gordillo, no existe una definición uniforme de la función administrativa a diferencia de la función legislativa y jurisdiccional donde se han establecido conceptos unificados. Así, para la conceptualización de la función administrativa se ha determinado algunos criterios que deben tenerse en cuenta. (Gordillo, 2013)

El criterio orgánico sostiene que la función administrativa es atribución exclusiva del Ejecutivo, debe encontrarse dentro de la estructura del Estado.

El criterio funcional o material está centrado en la propia función que realizan las entidades, no solo está referido a las entidades del Estado sino también a aquellas que realizan función administrativa sin pertenecer a la estructura del Estado, en ese sentido, las instituciones del poder legislativo y judicial también llevan a cabo funciones administrativas para asegurar su operatividad, gestionar su logística y manejar aspectos como la asignación y destitución de su personal, entre otras tareas.

Finalmente, siguiendo a la doctrina autorizada, el profesor Santy Cabrera señala que la función administrativa constituye una manifestación jurídica del poder, materializándose en el ejercicio de actividades llevadas a cabo por las entidades que integran la Administración Pública, conforme a los criterios orgánico y funcional. Dicha función se expresa a través de diversas formas jurídicas, tales como el acto administrativo, el acto de administración interna, el hecho

administrativo, el reglamento y el contrato público o administrativo. (Santy Cabrera, 2024)

En definitiva, la función administrativa es entendida como el ejercicio de una actividad que puede ser desarrolladas por las entidades de las Administración Pública, entendida en sentido estricto, a aquellas que pertenecen a la estructura del Estado, y en sentido amplio, aquellas que no pertenecen a dicha estructura pero que, en virtud de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N°27444, están comprendidas.

10. Función de fiscalización

La fiscalización se comprende como el procedimiento mediante el cual se realiza la supervisión, control y verificación de las actividades, operaciones y recursos de las entidades gubernamentales.

Para Sánchez (2020) la fiscalización se entiende como la acción por la cual la Administración verifica y analiza si el comportamiento de los administrados cumple con los deberes, prohibiciones y restricciones que les aplican.

Por otro lado, Milagros (2020) considera que la actividad de fiscalización constituye una potestad administrativa que implica una intromisión en la esfera de derechos de los ciudadanos, toda vez que, para cumplir con su objetivo de comprobar y asegurar el cumplimiento del marco normativo, las entidades emplean diversas facultades que afectan las actividades de individuos o entidades, a menudo con una presencia significativa y en ocasiones cuestionable en términos legales.

Considerando lo señalado por los autores previamente mencionados, podemos concluir que la actividad de fiscalización es un proceso de control y supervisión destinado a garantizar el cumplimiento de las normativas gubernamentales. Sin embargo, es esencial encontrar

un equilibrio entre el control normativo y la protección de los derechos individuales en este proceso.

11. Funciones del OSITRAN

El Organismo Supervisor de la Inversión e Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN ejerce labores de supervisión, asimismo, tiene la responsabilidad de regular, establecer normativas, fiscalizar, aplicar sanciones, resolver disputas y gestionar reclamaciones vinculadas con actividades y servicios que implican la operación de infraestructuras de transporte público y su mercado. Cabe precisar que dicho organismo cuenta con autonomía al emitir opiniones técnicas, en estricto cumplimiento de la legislación vigente.

Entre las funciones que ostenta el OSITRAN, podemos mencionar las siguientes:

- **Función normativa**

Dentro de su esfera normativa, el OSITRAN se encarga de la emisión de reglamentos independientes, directrices que gobiernan los procedimientos bajo su responsabilidad y otras normativas de alcance general, que se aplican a los sujetos regulados que estén en situaciones similares.

- **Función reguladora**

En el ámbito de su competencia regulatoria, OSITRAN tiene a su cargo la regulación, establecimiento, evaluación o supresión de las tarifas vinculadas a los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura, sustentándose en un marco legal o contractual específico, así como en los costos asociados al acceso y uso de instalaciones esenciales. Asimismo, se encarga de establecer las pautas para la implementación de ajustes en las tarifas y la creación de sistemas tarifarios que incluyen principios y normativas para la determinación de tarifas, junto con las

condiciones que rigen su aplicación, y emite las disposiciones necesarias para dicho propósito.

- **Función supervisora**

En el ejercicio de su función supervisora, OSITRAN vela por que las entidades prestadoras, así como las demás empresas o personas naturales que desarrollan actividades bajo su competencia, cumplan con sus responsabilidades legales, contractuales y técnicas. Su objetivo es asegurarse de que estas entidades proporcionen servicios de calidad a los usuarios. Además, OSITRAN se encarga de verificar el acatamiento de cualquier orden o resolución que emita, así como el cumplimiento de otras obligaciones relacionadas con las actividades que supervisa por parte de estas entidades.

- **Funciones fiscalizadora y sancionadora**

Dentro de su esfera fiscalizadora y sancionadora, el OSITRAN luego de verificar alguna infracción por parte de las entidades fiscalizadas puede imponer medidas correctivas en caso de incumplimiento por parte de dichas entidades con las normas, disposiciones y regulaciones vigentes, así como con las obligaciones contenidas en los contratos de concesión respectivos.

- **Funciones de solución de controversias y de atención de reclamos**

El OSITRAN cuenta con la autoridad para resolver en el ámbito administrativo las disputas y quejas que surjan dentro de su competencia, tanto en las relaciones entre las entidades prestadoras como en las que se establecen entre estas y los usuarios. Es importante señalar que las facultades para la resolución de controversias y la atención de reclamos excluyen expresamente aquellos asuntos que corresponden a la competencia exclusiva de Indecopi.

Dentro de las atribuciones de resolución de conflictos y gestión de reclamos se incluye la posibilidad de llegar a un acuerdo mutuo entre las partes. Si se logra un acuerdo y este es aprobado por OSITRAN, se considera que la controversia correspondiente ha sido resuelta.

12. Funciones de LAP

Esta empresa tiene operaciones en Perú que abarcan una variedad de áreas, como terminales de carga, infraestructura de pistas, obtención de licencias y concesiones, desarrollo de un polo portuario, terminales de pasajeros, gestión de una empresa aeroportuaria, mejoras en los accesos viales a los aeropuertos, soluciones multimodales, impulso de un polo aeroportuario, supervisión del tráfico y la carga, gestión de aeropuertos y operaciones de puertos secos.

3.4. Análisis

3.4.1. Lima Airport Partners S.R.L. como entidad de la Administración Pública

Como cuestión previa al análisis sobre las penalidades que incorporó Lima Airport Partners SRL (LAP) a su tarifario, se analizará la intervención de LAP en la Administración Pública.

En cuanto al concepto de Administración Pública, por un lado, existe una clasificación que puede distinguirse a la Administración Pública en un sentido objetivo y subjetivo. La primera, considera a la Administración Pública como el conjunto de organismos y entidades encargados de llevar a cabo la función administrativa. En este sentido, la Administración Pública se ocupa de cumplir, reglamentar y solucionar disputas. La segunda, desde la perspectiva subjetiva, la Administración Pública es aquel responsable de ejercer la función administrativa. En el marco de este análisis, Martín Tirado indica que el concepto de Administración Pública se alinea conforme a la definición objetiva

de Administración Pública, la cual se refiere a las entidades y órganos, tanto originarios como derivados, que asumen la función administrativa, distinguiéndola de las tres funciones clásicas del Estado. (Martín Tirado, 2011)

Por otro lado, la Administración Pública también puede ser interpretada de dos maneras: desde una perspectiva orgánica, se considera como una entidad o sujeto de derecho, mientras que, desde una perspectiva funcional, se entiende como el actividad o función pública, siendo esta última clasificación sostenida mayoritariamente (orgánica/funcional). En esa línea, Santy Cabrera señala que la Administración Pública puede definirse como el conjunto de organismos y entidades, desde una perspectiva orgánica (en su sentido más estricto), así como el conjunto de actividades y funciones, desde una visión funcional (en un sentido más amplio), que tienen como objetivo la promoción y protección del interés público o general. (Santy Cabrera, 2024)

A nivel normativo, el Decreto Supremo N.º 004-2019- JUS, mediante el cual se aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N.º 27444, en su numeral 8 del artículo I del Título Preliminar que se entenderá por “entidad” o “entidades” de la Administración Pública, entre otras, a las personas jurídicas regidas por el derecho privado que prestan servicios públicos o ejercen funciones administrativas, en virtud de concesión, delegación o autorización otorgada por el Estado, conforme a la normativa aplicable. En efecto, esta clasificación responde al criterio funcional, toda vez que estas personas jurídicas no forman parte de la estructura del Estado.

Frente al marco normativo citado, corresponde señalar que LAP constituye una persona jurídica bajo el régimen privado, encargada de la prestación del servicio público de transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en virtud del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez suscrito el 14 de febrero de 2001 con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en representación del Estado peruano.

En este contexto, se aprecia que LAP se encuentra dentro de los alcances del artículo I del Título Preliminar de la Ley N°27444, en razón a que es una persona jurídica de derecho privado que presta un servicio público en virtud de un contrato de concesión establecido con el Estado, constituyéndose así, por tanto, en una entidad integrante de la Administración Pública, quedando sometida en consecuencia al régimen jurídico establecido por la Ley del Procedimiento Administrativo General.

Ahora bien, debe tenerse presente que la Administración Pública puede ser concebida, por una parte, desde el criterio orgánico, como el conjunto de entidades que forman parte integrante de la estructura del Estado., y, por otro lado, desde el criterio funcional, donde se resalta la función administrativa y el ejercicio de las actividades que realiza, se incluye a personas jurídicas de derecho público, así como a aquellas de derecho privado.

En consecuencia, la calificación a LAP como entidad de la Administración Pública habilita a que pueda ejercer función administrativa, pues dicha función está compuesta por el acto administrativo, acto de administración interna, hecho administrativo, reglamento y contrato público o administrativo. (Santy Cabrera, 2024)

En suma, LAP constituye una persona jurídica de derecho privado encargada de la prestación del servicio público de transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en virtud de un contrato de concesión establecido con el Estado peruano, actuando como entidad de la Administración Pública conforme a lo previsto en el numeral 8 del artículo I del Título Preliminar de la Ley N°27444.

3.4.2 Intervención del Organismo Regulador

La creación de los organismos reguladores de los servicios públicos se produjo como parte de un proceso de transformación del rol del Estado en la economía, que tuvo lugar durante la última década del siglo XX. Dicho proceso se caracterizó por la liberalización de múltiples sectores del mercado, la

privatización de un considerable número de empresas estatales, así como por la concesión a entidades privadas de la prestación de servicios públicos y la ejecución de obras públicas de infraestructura.

El propósito principal en la constitución de dichos organismos reguladores consistió en garantizar una regulación técnica, acompañada de una fiscalización y supervisión efectivas, sobre las actividades económicas calificadas como servicios públicos. Esto es particularmente relevante para aquellas actividades que se desarrollan en condiciones de monopolios naturales o en mercados con baja competencia, y que requieren el uso de redes e infraestructuras específicas para su desarrollo. (Tassano Velaochaga & Malca Maurolagoitia, 2011)

En caso de los servicios públicos que responden a los monopolios naturales, el Estado, mediante los organismos reguladores, tiene la responsabilidad de supervisar tanto la calidad como las condiciones del servicio público. Así, estos organismos reguladores establecen las tarifas correspondientes y, cuando las circunstancias lo permiten, promueven condiciones de competencia en los segmentos del mercado donde sea factible. (Huapaya Tapia, 2015)

El diseño de las estructuras institucionales y organizacionales encargadas de regular los servicios públicos debe abordar de manera adecuada los intereses contrapuestos de los tres principales actores involucrados en el proceso regulatorio: los consumidores, las empresas reguladas y el Estado. El objetivo es lograr un equilibrio que favorezca el bienestar social en su conjunto. (Perez-Reyes Espejo, 2011)

En el Perú, se ha promulgado la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N°27332, el cual establece las funciones de los organismos reguladores (OSINERGMIN, OSIPTEL, OSITRAN Y SUNASS) las cuales son: la función supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, solución de controversias y solución de los reclamos de los usuarios que regulan.

En esa línea, en materia del servicio público de transporte, mediante 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, se crea el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, con la finalidad de regular el comportamiento de los mercados en los cuales operan las Entidades Prestadoras (concesionarios), así como supervisar el cumplimiento de los contratos de concesión, resguardando de manera imparcial y objetiva los intereses del Estado, los inversionistas y los usuarios, con el propósito de asegurar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de uso público.

Así, OSITRÁN ejerce la supervisión de un total de treinta y dos contratos vinculados a la concesión de infraestructuras de transporte de uso público, comprendiendo carreteras, puertos, aeropuertos, vías férreas e hidrovías.

En lo que respecta a los contratos de concesión de aeropuertos, uno de ellos fue suscrito el 14 de febrero de 2001, interviniendo el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en representación del Estado peruano (Concedente) con Lima Airport Partners S.R.L. – LAP (Concesionaria) celebrando el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ubicado en Lima.

Siendo así, LAP presta el servicio público de transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en virtud del contrato de concesión celebrado con el Estado peruano, contrato que se encuentra bajo la supervisión y regulación de OSITRAN, en su calidad de organismo regulador del servicio de transporte. Dicho organismo vela por el cumplimiento del referido contrato y de las medidas implementadas por LAP para el adecuado funcionamiento del aeropuerto, asegurando que dichas acciones no vulneren lo estipulado en el Contrato de Concesión ni las disposiciones emitidas por OSITRAN.

3.4.3. Análisis de la penalidad incorporada por LAP

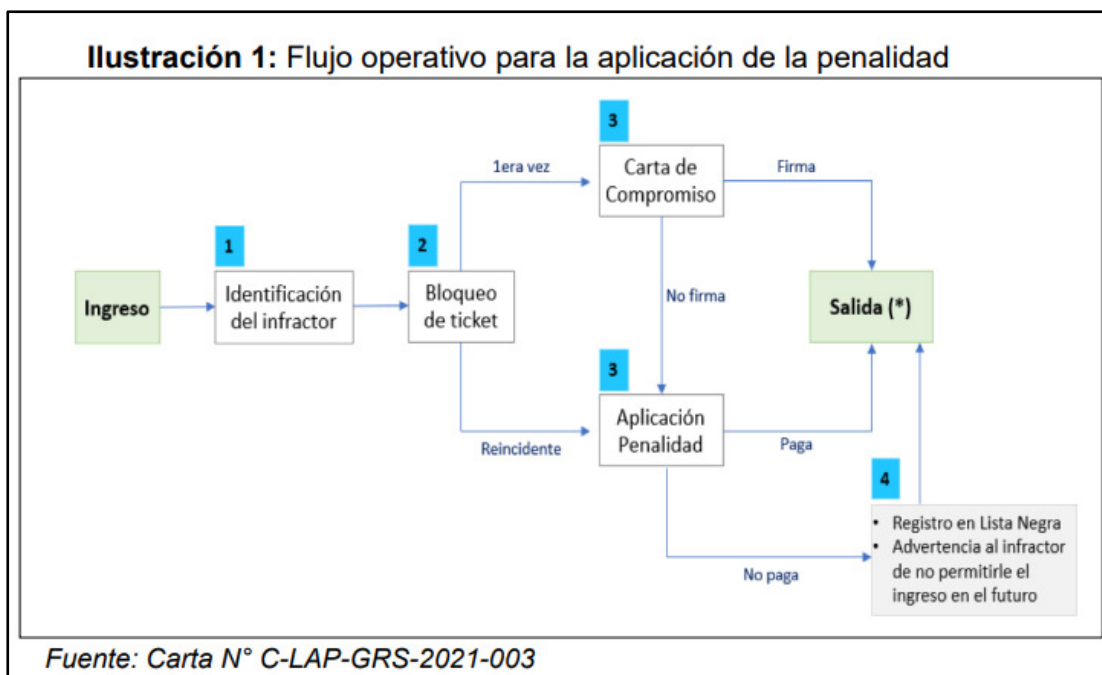
- Sobre la conducta debida y el libre uso de la Infraestructura de Transporte de Uso Público

En virtud del artículo 50 del Reglamento de Tarifas del OSITRAN, el organismo regulador tiene la facultad de revisar los tarifarios de las Entidades Prestadoras (empresa que explota una infraestructura de transporte de uso público), así como sus modificaciones, con el fin de garantizar el cumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión y en las normativas emitidas por OSITRAN, este último, en el marco del proceso de revisión, podrá formular observaciones respecto al tarifario presentado por las Entidades Prestadoras, las cuales deberán ser subsanadas dentro del plazo que el propio organismo determine.

La entidad prestadora de LAP incorporó como parte de su tarifario la penalidad de S/ 40.00 soles para los taxistas que incurran en la realización de “actividades prohibidas en la playa de estacionamiento”, y ante la eventual reincidencia, la restricción al acceso de la infraestructura del aeropuerto. Las conductas prohibidas por LAP son las siguientes:

- Prohibido ofrecer el servicio de taxi o transporte de pasajeros a viva voz.
- Prohibido todo tipo de captación de pasajeros de manera directa o a través de terceras personas (“jaladores”).
- Prohibido hostigar a los usuarios y/o pasajeros del AIJC.
- Prohibido obstruir las vías de circulación vehicular que se encuentran frente al terminal.
- Prohibido ofrecer cualquier servicio o producto no autorizado por LAP.
- Prohibido obstruir el tránsito peatonal hacia el terminal.

Para la imposición de la sanción prevista, el concesionario determinó el siguiente procedimiento.



Como es de verse, una de las consecuencias derivadas de la aplicación de la penalidad consiste en la restricción al acceso al aeropuerto. Frente a esta eventualidad, resulta imprescindible tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 05-2017-CD-OSITRAN, el cual reconoce los derechos de los usuarios, entre ellos, el derecho al libre uso de las infraestructuras de transporte de uso público. Sin embargo, dicho reglamento establece que las Entidades Prestadoras únicamente podrán limitar el uso libre de la Infraestructura de Transporte de Uso Público (ITUP) en los supuestos expresamente previstos.

- Cuando concurra una causa legítima, caso fortuito o fuerza mayor que justifique la actuación.
- Si los usuarios constituyen una amenaza inmediata y concreta para la integridad de otros usuarios, sus bienes o para la infraestructura tecnológica de la ITUP.
- En circunstancias donde exista un riesgo cierto e inminente de daño al medio ambiente.
- Cuando los usuarios incumplan con la obligación de mantener la conducta adecuada conforme a lo dispuesto en el literal b) del artículo 8 del presente Reglamento.
- Por decisión de una autoridad competente.

- Cuando se lleve a cabo una obra o mantenimiento planificado o indispensable, según sea aplicable.
- En los casos establecidos en los respectivos contratos de concesión.

Una de las causales excepcionales que habilita a LAP para limitar el acceso y uso libre de la infraestructura de transporte de uso público es el incumplimiento por parte de los usuarios de la obligación de observar las conductas previstas, conforme a lo establecido en el inciso b) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado por OSITRAN, el cual dispone lo siguiente.

Artículo 8.- De las Obligaciones del Usuario (...)

b) Conducta debida:

Todos los Usuarios deberán utilizar las ITUP o los servicios derivados de su explotación, respetando las condiciones y reglas generales establecidas para su uso, las cuales deberán ser acordes con el marco normativo vigente y debidamente informadas a los Usuarios, de acuerdo a lo establecido en los artículos 12, 13 y 15 del presente Reglamento.

Los Usuarios asumirán la responsabilidad en caso no observen las normas legales y las reglas y/o normas internas impuestas por la Entidad Prestadora, siempre que tales normas o reglas hayan sido aprobadas por la autoridad competente, según corresponda, en atención a lo dispuesto en los respectivos contratos de Concesión, y debidamente difundidas, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.
(...)

La incorporación de las actividades denominadas prohibidas al tarifario de LAP que tienen como consecuencia la restricción del acceso al área de estacionamiento se encuentra en estricta concordancia con el literal b) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios del OSITRAN, al habilitar a la entidad prestadora la restricción al uso de la infraestructura de transporte siempre que los usuarios no respeten la conducta debida establecidas en las normas legales o las normas internas impuestas por LAP.

Para la aplicación de la conducta debida se requiere que se incumpla disposiciones normativas dictados por LAP, los cuales deben contar con la aprobación previa de la autoridad competente, en este caso OSITRAN. Dicha entidad, en su calidad de regulador del transporte en áreas concesionadas, tiene la función de proteger a los usuarios y prevenir posibles arbitrariedades por parte de las concesionarias. Solo una vez cumplidos estos requisitos podrá aplicarse el supuesto previsto por OSITRAN, a fin de que los usuarios asuman las responsabilidades que les correspondan conforme a ley.

En el caso, la concesionaria LAP no cuenta con normas internas que hayan sido aprobadas las conductas que pretende prohibidas con su respectiva penalidad o consecuencia por su incumplimiento, por ello no podría aplicar si no han sido aprobadas las conductas prohibidas, con lo cual implicaría una vulneración al artículo 7 del Reglamento de Usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público aprobado por OSITRAN, al restringir el acceso a la infraestructura del aeropuerto al no contar con la aprobación del OSITRAN de las conductas debidas.

- En relación al principio de predictibilidad

Al haber ordenado el OSITRAN el retiro del tarifario la penalidad incorporada al trasgredir las normas del organismo regulador conforme se ha establecido en el apartado anterior, LAP afirma que, durante el año 2013, procedió a imponer sanciones derivadas de la pérdida del comprobante de estacionamiento, así como por la salida del área de estacionamiento sin haber efectuado el pago correspondiente, sin que estas acciones hayan sido cuestionadas o señaladas por parte del OSITRAN.

Ante lo sostenido por LAP, es menester señalar el artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N°27444, que recoge los principios que rigen en el procedimiento administrativo, entre los cuales se destaca el principio de predictibilidad.

El principio de predictibilidad garantiza que el ejercicio de la discrecionalidad por parte de la Administración Pública en la resolución de

determinados asuntos no derive en actos arbitrarios. En tal sentido, la Administración Pública se encuentra impedida de emitir decisiones contradictorias ante casos idénticos que presentan argumentos semejantes y en los que se aplica la misma normativa.

En relación con este punto, es necesario indicar que las penalidades mencionadas por LAP fueron incorporadas a su tarifario en 2013, en virtud de la vigencia del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 074-2011-CD-OSITRAN. Conforme a dicho marco normativo, no se exigía que las disposiciones o normas internas emitidas por el concesionario contaran con la aprobación previa del organismo regulador. En virtud de ese reglamento, recaía sobre los usuarios la obligación de acatar tanto las disposiciones legales como las normas internas del concesionario, siempre que estas hubieran sido debidamente publicitadas. No obstante, el régimen actualmente vigente —esto es, el Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N.º 05-2017-CD-OSITRAN— establece expresamente que toda norma interna que pretenda implementar el concesionario debe contar, de manera previa, con la aprobación del ente regulador.

De esta manera, no se configura una violación al principio de predictibilidad o de confianza legítima por parte del organismo regulador, ya que la administración no trató de manera desigual situaciones similares, dado que el marco normativo aplicable a cada caso es diferente, al no ser el mismo reglamento el que regula ambas situaciones.

- La penalidad y el principio de legalidad

El principio de legalidad se encuentra regulado en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General, dispone lo siguiente: *Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén*

atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas. En tal sentido, el principio de legalidad implica que ningún órgano estatal está facultado para emitir una decisión que no se encuentre previamente respaldada por una norma general de carácter obligatorio.

Guzmán Napurí sostiene que el principio de legalidad constituye el pilar fundamental del derecho administrativo, puesto que la Administración Pública debe actuar en estricta conformidad con la ley, sin disponer de una libertad negativa. En efecto, nadie está compelido a realizar actos que la ley no le ordena, ni está impedido de efectuar aquellos que no le prohíbe expresamente. Por ende, la actuación administrativa se encuentra limitada a las facultades que le han sido conferidas de manera expresa y taxativa por el ordenamiento jurídico. (Guzmán Napurí, 2013)

Acorde a las normas de carácter general y especial, conforme se ha desarrollado en los apartados anteriores, se ha finiquitado que la incorporación de la penalidad denominado “conductas prohibidas” contravienen el artículo 7 del Reglamento de Usuarios al imponer limitaciones al uso irrestricto de la infraestructura de transporte al no haberse establecido como conducta debida establecido en el artículo 8 del mismo Reglamento.

Sin embargo, LAP sostiene que las “conductas prohibidas” incorporadas en su tarifario constituiría un recargo y que de acuerdo con el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN no se contempla la obligatoriedad de contar con la conformidad del organismo regulador. No obstante, del estudio abordado en los párrafos anteriores se ha determinado que la penalidad incorporada por LAP no se ajusta a la normativa especial al vulnerar el Reglamento de Usuarios. Sin perjuicio de ello, conforme a ley, debe ser previamente difundido con anticipación suficiente antes del inicio de su aplicación, situación que no se ha dado en el presente caso.

Además, que el recargo tiene una finalidad resarcitoria, y los hechos que justificarían la imposición de dicho recargo corresponden a conductas

indebidas que no se derivan del uso ordinario de la playa de estacionamiento vehicular del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aspecto que implica el cumplimiento de disposiciones previstas en el vigente Reglamento de usuarios.

En cuanto a las normas de comportamiento cuyo incumplimiento podría dar lugar a la aplicación de un recargo, e incluso a la limitación del acceso a un área integrada en la infraestructura concesionada, las obligaciones que LAP pretende establecer solo podrán ser exigidas en la medida en que se encuentren comprendidas dentro del ámbito de la obligación de los usuarios de observar la conducta adecuada.

Las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, que regulan el recargo, y las normas relativas a conductas indebidas establecidas en el literal b) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios, no constituyen disposiciones contradictorias que impongan la preferencia de una sobre la otra, como erróneamente sostiene LAP. Por el contrario, dichas disposiciones son complementarias y regulan aspectos distintos pero relacionados con el uso y la prestación de servicios en las Infraestructuras de Transporte de Uso Público (ITUP).

Así, la atribución de responsabilidades al usuario estará debidamente justificada siempre que se cumpla con lo estipulado en el literal b) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios; únicamente en tal supuesto podrá derivarse como consecuencia la restricción del acceso a la infraestructura de transporte de uso público, consistente en la prohibición de ingreso.

Debido a que LAP incorporó en su Tarifario una penalidad que los usuarios deben asumir si no cumplían con las normas establecidas, pese a que las normas carecían de la aprobación previa de la autoridad competente, la observación emitida en aplicación del artículo 50 del RETA, al haberse constatado el incumplimiento de lo establecido en el segundo párrafo del literal b) del artículo 8 del Reglamento de Usuarios, se encuentra plenamente conforme al marco normativo vigente.

Finalmente, la incorporación de las “conductas prohibidas” dirigidas a los taxistas (usuarios) por LAP trasgrede el Reglamento de Usuarios y el Reglamento General de Tarifas del OSITRAN, en consecuencia, se vulnera el principio de legalidad al contravenir la normativa especial del OSITRAN.

3.5. Formulación del Problema

3.5.1. Problema General

¿Es legal la aplicación de penalidades en el contrato de concesión el aeropuerto internacional Jorge Chávez, respecto al servicio de taxis en Lima, Perú?

3.5.2. Problema específico

A. ¿La determinación de penalidades o recargos a los taxistas se encuentra dentro de las competencias de LAP?

B. ¿Cuál es la competencia de OSITRAN para evaluar el establecimiento de penalidades dentro del marco de un contrato de concesión?

3.6. Objetivo

3.6.1. Objetivo General

Analizar la legalidad de la aplicación de penalidades en el contrato de concesión del aeropuerto internacional Jorge Chávez, respecto al servicio de taxis en Lima, Perú

3.6.2. Objetivos Específicos

A. Evaluar si dentro de las competencias de LAP se encuentra el establecimiento de penalidades o recargos a los taxistas que brindan el servicio de taxi en el aeropuerto internacional Jorge Chávez.

B. Determinar si OSITRAN es competente para dejar sin efecto la imposición de penalidades de LAP a los taxistas que brindan el servicio de taxi en el aeropuerto internacional Jorge Chávez.

3.7. Hipótesis

3.7.1. Hipótesis General

La inclusión de penalidades por parte de LAP hacia los taxistas del aeropuerto internacional Jorge Chávez carece de fundamentación legal y contractual vulnerando así el principio de legalidad.

3.7.2. Hipótesis Específicas

A. El incumplimiento de obligaciones por parte de los taxistas que brindan el servicio de taxi en el aeropuerto internacional Jorge Chávez facultaría a LAP la imposición de penalidades si este fuera justificado y se derivase del contrato de concesión o de la normatividad vigente.

B. OSITRAN es competente para dejar sin efecto la imposición de penalidades de LAP a los taxistas que brindan el servicio de taxi en el aeropuerto internacional Jorge Chávez.

3.8. Resultados, Análisis de alternativas de solución

3.8.1. Respecto del Problema General

Lima Airport Partners S.R.L. constituye una persona jurídica de derecho privado encargada de la prestación del servicio público de transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en virtud del contrato de concesión suscrito con el Estado, siendo a su vez reconocida como entidad integrante de la Administración Pública según lo dispuesto en el numeral 8 del artículo I del Título Preliminar de la Ley N° 27444, en virtud de ello ejerce función administrativa, lo cual le permite imponer penalidades conforme a ley.

La incorporación de penalidades en el tarifario del área de estacionamiento del aeropuerto internacional Jorge Chávez tiene efectos y consecuencias jurídicas conforme los antecedentes expuestos y ocasionaría un impacto en los usuarios (taxistas).

Con respecto al impacto en los usuarios o taxistas, la imposición de penalidades afecta de manera directa a los taxistas, toda vez que la penalidad tendría que ser pagada con el patrimonio producto de las ganancias por el servicio de taxi u alguna otra fuente que pueda respaldar dicho monto.

Otro impacto que se ocasionaría en el usuario taxista, sería la afectación al principio de legalidad, el cual, a su vez, representa una garantía para el administrado y un límite para la administración, la imposición de penalidades afectarían dicha garantía en el extremo que estamos a una falta de competencia de LAP para tipificar infracciones relacionadas a las conductas prohibidas, no obstante que la garantía para el administrado consiste en el estado de certeza que se tiene de la imposición de la penalidad, la cual no debe estar sujeta a interpretaciones extensivas o analógicas, sino una conducta que sea cierta, previa, escrita y estricta.

La certeza se refiere a la constitución de elementos normativos que permitan identificar al tipo infractor, esto es, que el administrado sepa exactamente en qué consiste la conducta prohibida y de qué forma su comportamiento contraviene las obligaciones impuestas por LAP.

Lo previo hace referencia a que la tipificación exista ante de la comisión de la infracción, por lo que en aplicación de la teoría de los hechos cumplidos la exigencia de una norma consiste en que regule un hecho hipotético, capaz de acontecer en la realidad y que este sea acreditado mediante un debido procedimiento.

Respecto a lo escrito, constituye la legalidad manifestada, ya que la existencia de una sanción requiere que se hayan aprobado canales para la publicación y vigencia de una norma o, en este caso, de una obligación que esté señalada claramente de tal forma que el administrado tenga conocimiento que su conducta se encuentra prohibida y de realizarse será pasible de una sanción pecuniaria u otras que permita la ley.

La razón de tomar como referencia la afectación al principio de legalidad radica en que si una entidad de la administración pública, en este caso LAP vía contrato de concesión, no puede imponer sanciones que no le estén atribuidas, toda vez que el ius puniendi al ser una potestad del estado, requiere su justificación para calificar un comportamiento como infracción y, en consecuencia, atribuirle una sanción.

Otro efecto de la incorporación de penalidades consiste en la apertura de la competencia del OSITRAN que, en su calidad de entidad reguladora de las infraestructuras de transporte de uso público juega un papel importante al solicitar a LAP que retire las penalidades de su tarifario cuestionando su validez, esto no es otra cosa que la consecuencia de la supervisión y regulación de las concesiones públicas para garantizar el cumplimiento de normativas y contratos.

Un siguiente efecto está referido a la confianza y predictibilidad que el caso en concreto pueda plantear sobre la relación entre concesionario (LAP) y el organismo regulador (OSITRAN), aquí el principio de predictibilidad y confianza legítima establecido en el artículo IV numeral 1.15 de la Ley del Procedimiento Administrativo General podría verse involucrado si se considera que las actuaciones de la autoridad administrativa se ajustan a las expectativas legítimas de los administrados, las cuales han sido razonablemente configuradas a partir de la práctica reiterada y los precedentes administrativos, en ese extremo LAP argumentó que había aplicado penalidades en el pasado sin cuestionamientos, lo que generó dudas sobre si las reglas habían

cambiado, o si OSITRAN estaría aplicando criterios distintos en el caso en concreto debido a la normativa vigente.

3.8.2. Respecto al problema específico 1

El estado peruano ejerce la función administrativa mediante, entre otros, contratos de concesión, estos consisten en el otorgamiento del servicio público estatal para que un privado realice la función prestacional que le corresponde al Estado, y de esta manera, se atiende en diversos sectores que la población necesite.

En esa línea, hablar de competencia es hablar de una derivación del principio de legalidad, la cual otorga facultades o atributos a las entidades de la administración pública para el ejercicio de la función administrativa, LAP en el marco de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez forma parte de la administración por delegación, en consecuencia, corresponde determinar si tiene competencia para fijación de penalidades o recargos a los taxistas en el ámbito del aeropuerto internacional Jorge Chávez.

Conforme a lo expuesto, OSITRAN como organismo regulador de la inversión en infraestructura de transporte de uso público tiene competencia para la supervisión, fiscalización, sanción, función normativa y regulatoria sobre los aspectos primordiales relativo a la prestación del servicio de taxi en el AIJCH, por tanto, todo tipo de vacío tendrá que ser supervisado y normado por ellos, no siendo una función atribuida el establecimiento de la penalidad incorporada toda vez que no se acreditó la aprobación previa de las “conductas prohibidas”.

3.8.3. Discusión del problema específico 2

LAP, en su calidad de concesionaria encargada de la prestación del servicio público de transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en virtud del contrato de concesión celebrado con el Estado, se

encuentra sujeta al régimen regulatorio establecido por OSITRAN, el organismo encargado de supervisar el cumplimiento del contrato y las acciones de LAP para el funcionamiento del aeropuerto. Estas acciones deben respetar tanto el Contrato de Concesión, así como la normativa especial.

De acuerdo con lo señalado líneas arriba, OSITRAN tiene la competencia de supervisar y regular los contratos de concesión, lo que incluye la fijación de tarifas así como penalidades en aras de garantizar el marco normativo y regulatorio, lo cual se tradujo en el procedimiento administrativo expuesto donde se interpuso medios impugnatorios por parte de LAP para mantener la competencia en la imposición de penalidades, no obstante, los mismos fueron rechazados y se ordenó la eliminación de dichas sanciones toda vez que carecía de base legal y contractual.

3.9. Metodología

La metodología de investigación empleada en el presente trabajo es la siguiente:

- Enfoque de investigación

El enfoque de la investigación es cualitativo, y este método se enfoca en lograr una comprensión detallada de un fenómeno en su contexto natural.

- Tipo de investigación

La investigación es de tipo básico, también llamada investigación pura, teórica o dogmática, la cual se basa en un marco teórico y se desarrolla dentro de este. Su objetivo es contribuir al avance del conocimiento científico sin buscar aplicaciones prácticas ni hacer comparaciones con aspectos concretos.

- Nivel de investigación

El nivel de la investigación es descriptivo, y estos estudios buscan detallar las percepciones subjetivas que emergen en un grupo de personas sobre un fenómeno particular.

- Diseño de investigación

La investigación tiene un diseño no experimental, lo que significa que los fenómenos o eventos se observan en su entorno natural y luego se analizan, sin crear situaciones artificiales; en cambio, se examinan situaciones que ya están presentes.

IV. CONCLUSIONES

- LAP no puede imponer penalidades a los taxistas en el tarifario de la playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, puesto que carece de fundamentación lógica-jurídica, esto es, que no cuenta con argumentos sostenibles que hagan viable la imposición de penalidades para el caso en concreto, esto es, no cuenta con la aprobación previa por parte del organismo regulador, en consecuencia, toda incorporación de penalidades que contravenga el ordenamiento jurídico adolecería de nulidad.
- La imposición de penalidades a los referidos taxistas tendría una incidencia directa no solo en los taxistas, sino también en el principio de legalidad, toda vez que al ser calificados como administración pública en virtud de concesión, tienen la obligación de fundamentar toda medida coercitiva o disuasiva que repercuta en el patrimonio del administrado, teniendo en cuenta que el incumplimiento de obligaciones o la comisión de infracciones a nivel administrativo se traduce en términos pecuniarios.
- OSITRAN tiene competencia, en el marco de su función reguladora, de solicitar a LAP el sustento legal y contractual para imponer penalidades, lo

cual es parte de sus atribuciones de supervisión y reguladora de tarifas respecto a condiciones en lugares de uso público.

- OSITRAN en el ejercicio de su potestad sancionadora y de control normativo tiene competencia para iniciar un procedimiento donde se ventilen las razones expuestas por LAP para la imposición de penalidades, en consecuencia, corresponde la procedencia de recursos administrativos que cuestionen su decisión de retirar las conductas indebidas y su respectiva penalidad del tarifario de LAP.

V. RECOMENDACIONES

- Se recomienda que Lima Airport Partners, así como a otras empresas que integran la administración pública mediante la celebración de contratos de concesión -aquellas que gestionan infraestructuras de transporte de uso público- adopten un enfoque diligente al momento de implementar alguna medida para los usuarios del servicio público que administran, tal como ocurre con la penalidad, para ello, es fundamental que estas medidas no contravengan ninguna norma de carácter general o de regulación especial a fin de no vulnerar el ordenamiento jurídico, por lo que deberían realizar una interpretación sistemática de toda la legislación que la regula, para evitar que la medida a implementar al amparo de una norma contravenga otra.
- Con la finalidad que Lima Airport Partners, al igual que otras entidades prestadoras que brindan un servicio público, no contravengan el ordenamiento jurídico al momento de implementar alguna medida en el que haya duda sobre la aplicación de una norma o reglamento, tanto más, cuando este haya sido objeto de modificación reciente, podrían presentar

un escrito de aclaración o consulta ante la autoridad reguladora, en materia de transporte, ante el OSITRAN, para que esclarezca las dudas que podrían existir por parte de las entidades prestadoras la aplicación de una medida a incorporar (penalidad), todo ello con la finalidad de hacer predecibles los intereses de los concesionarios de infraestructura de transporte de uso público como LAP.

- Los organismos reguladores como el OSITRAN deben continuar cautelando los intereses de los usuarios de la infraestructura de transporte de uso público, para lo cual, deben continuar con la revisión constante de los tarifarios de las entidades prestadoras, en atención al artículo 50 del Reglamento de Tarifas, con el fin de verificar que las tarifas se ajusten a lo estipulado en el contrato de concesión, así como a las disposiciones dictadas por OSITRÁN con la finalidad que las entidades prestadoras no impongan alguna medida que vulnere los derechos de los usuarios o el ordenamiento jurídico.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- Espinoza, J. E. (2014). La cláusula penal. *Themis*, 221-243.
- Ferrovial. (s.f.). *Concesiones*. Obtenido de <https://www.ferrovial.com/es/recursos/concesiones/>
- Gordillo, A. (2013). *Tratado de Derecho Administrativo y obras selectas*. Buenos Aires: Fundación de Derecho Administrativo.
- Guzmán Napurí, C. (2013). *Manual del Procedimiento Administrativo General*. Lima: Instituto Pacífico.
- Hualde, A. P. (2015). El Contrato de concesión de servicios públicos como contrato de "larga duración". *Derecho&Sociedad*, 81-89.
- Huapaya Tapia, R. (2015). Concepto y Régimen Jurídico del Servicio Público en el Ordenamiento Público Peruano. *IUS ET VERITAS*, 24(50), 368-397. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/view/14827>
- Maraví Sumar, M. (2020). La actividad de fiscalización en el TUO de la LPAG: Revisión del marco legal del OSITRAN. *Forseti Revista de Derecho*, 84-107.
- Martín Tirado, R. (2011). El Concepto de Entidad Pública en el Ordenamiento Jurídico Peruano y su Incidencia en el Régimen de Organización de la Administración Pública. *Derecho & Sociedad*, (36), 103-119. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/13218>
- Morón Urbina, J. (2020). *Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Pérez-Reyes Espejo, R. (2011). La autonomía de los Organismos Reguladores: alcances y límites. *Revista De Derecho Administrativo*, (10), 129-136. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13656>

OSITRAN. (s.f.). *Funciones del OSITRAN*. Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/anterior/nosotros/funciones/>

Ramos Galarza, C. (2020). Los alcances de una investigación. *CienciAmerica*.

Santy Cabrera, L. (2024). Aproximaciones de las nociones de Administración Pública, función administrativa y su relación con los "Lineamientos de Organización del Estado" regulados en el Decreto Supremo N°054-2018-PCM- Parte I. *Actualidad Gubernamental*, 1-6.

Tassano Velaochaga, H., & Malca Maurolagoitia, C. (2011). Los retos del OSITRAN en el desarrollo de la ITUP. *Revista De Derecho Administrativo*, (10), 309-315.

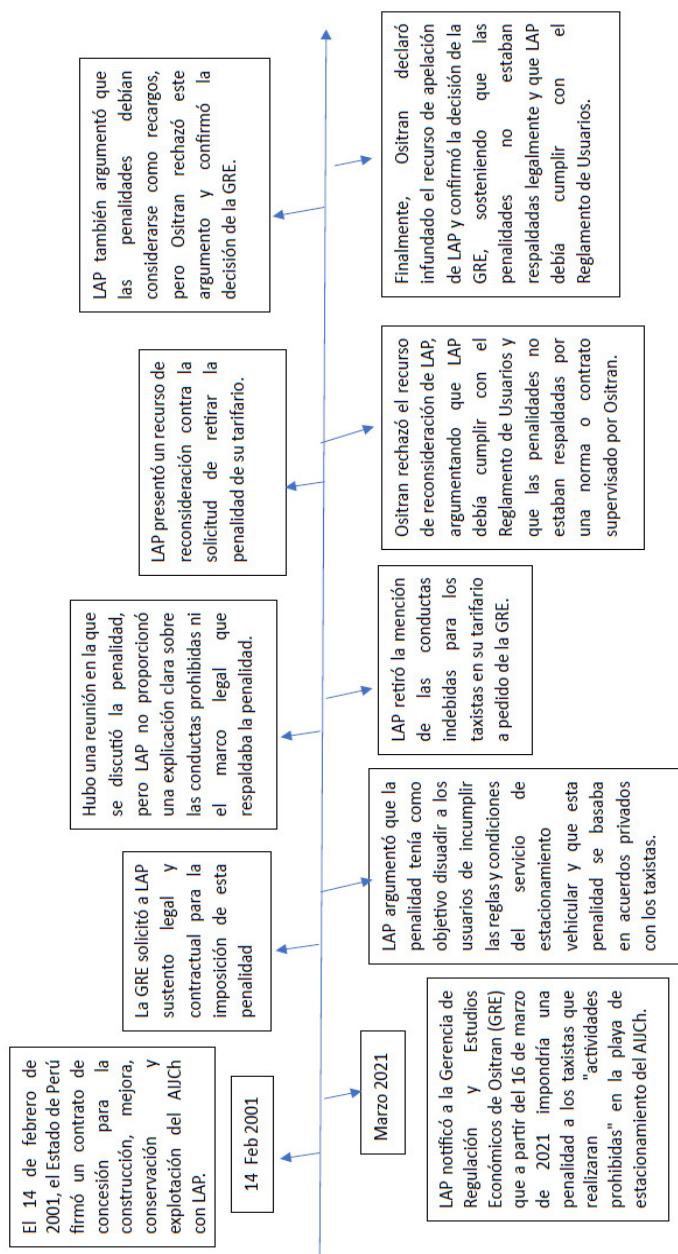
Recuperado a partir de

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/136>

98

VII. ANEXOS Y/O ILUSTRACIONES

ANEXO N°1



ANEXO N°2

Tabla 4 Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario

Servicios	Operador	Régimen de tarifas, precios u otros
Uso de aeropuerto, nacional e internacional	LAP	Precios Tope
Aterrizaje y Despegue, nacional e internacional ^{a/}	LAP/ CORPAC	
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	LAP	
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	
Puentes de embarque	LAP	
Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros)	Aerolíneas y Terceros (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.)	Régimen de Acceso
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Oficinas operativas y <i>Check-in counters</i>)	Aerolíneas	
Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas		
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Terpel Servicios de Aviación del Perú S.R.L.	Reajuste por inflación
Otras actividades comerciales:		
- Playa de estacionamiento vehicular	Los Portales	Tarifa regulada por el Ositrán
- Infraestructura del Hotel	Hotel Costa del Sol	Asignada mediante subasta al mejor postor
- Locales y servicios comerciales, Publicidad	LAP	No regulados

Nota:

a/ Uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por los primeros 90 minutos, los cuales son prestados por LAP y CORPAC de acuerdo con la asignación establecida en el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, Tarifas y Cargos de Acceso 2020 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³¹ Skytrax Research es una prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres. En el siguiente enlace se puede consultar el ranking: <https://www.worldairportawards.com/best-airports-2020-by-region/>