

C-LAP-GCF-2026-0310

Callao, 10 de septiembre de 2026

Señores

AIR EUROPA LINEAS AÉREAS S.A. SUCURSAL DEL PERÚ S.R.L.

Calle Bernardo Monteagudo N° 201

San Isidro

Lima.-

Atención: Sra. María Eugenia Yabar Guevara de Delgado
Apoderada

Asunto: Resolución de Reclamo N° 12666

Referencia:

- a) Carta de Air Europa del 25 de marzo de 2026
- b) Carta N° C-LAP-GCF-2026-0151 del 17 de abril de 2026
- c) Carta de Air Europa del 21 de mayo de 2026
- d) Carta N° C-LAP-GCF-2026-0222 del 18 de junio de 2026
- e) Reclamo de Air Europa del 27 de julio de 2026
- f) Carta N° C-LAP-COM-2026-0766 del 14 de agosto de 2026

De nuestra consideración:

Por medio de la presente, Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, "LAP"), en su calidad de concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, "AIJC"), se dirige a Air Europa Líneas Aéreas S.A. Sucursal del Perú S.R.L. (en adelante, "Air Europa"), en atención al Reclamo N° 12666 presentado con fecha 27 de julio de 2026 (en adelante, el "Reclamo").

El Reclamo se encuentra referido al cobro de la Tarifa por Uso de Puente de Abordaje (en adelante, "Tarifa PLB") aplicada a Air Europa desde el 1 de enero de 2026 por el uso de los Puestos de Estacionamiento MARS (en adelante, "PEA MARS") del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC (en adelante, "Nuevo Terminal").

La presente carta constituye la decisión administrativa de LAP respecto del Reclamo, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de

Controversias de OSITRAN¹, aprobado por Resolución de Consejo Directivo Nro. 019-2011-CD-OSITRAN (en adelante, “Reglamento de Atención de Reclamos”).

LAP formula este pronunciamiento en el marco de los principios de legalidad, razonabilidad, objetividad y buena fe, reafirmando su compromiso con la transparencia y la adecuada atención de los usuarios del AIJC, así como con la prestación continua, segura y eficiente de los servicios aeroportuarios que administra en virtud del Contrato de Concesión suscrito con el Estado Peruano.

I. ANTECEDENTES

1. El Nuevo Terminal inició operaciones de manera integral el 1 de junio de 2025. De acuerdo con el diseño aprobado y supervisado por OSITRAN, la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves incorpora posiciones tipo MARS (“Multiple Apron Ramp System”) (PEA MARS), concebidas para brindar flexibilidad operativa en la asignación de puestos de estacionamiento de contacto. Dichas posiciones cuentan con dos (2) puentes de abordaje y permiten atender a una (1) aeronave de código “E” o, dos (2) aeronaves de código “C”.
2. El 22 de julio de 2025, LAP implementó una política comercial temporal [**ANEXO A**] que otorgó un descuento del 50% sobre la Tarifa PLB aplicable a aeronaves de código “E” que ocuparan una PEA MARS, considerando el tiempo total de la puesta a disposición de los dos (2) puentes de abordaje ubicados en dichas posiciones. Dicha política fue publicada en el Tarifario LAP y en la página web oficial del AIJC, conforme al Reglamento General de Tarifas de OSITRAN² (en adelante, “RETA”), la cual estuvo vigente hasta el 31/12/2025.
3. A partir del 1 de enero de 2026, al haber concluido el periodo de vigencia del descuento, LAP procedió a aplicar el 100% de la Tarifa PLB correspondiente a cada puente de abordaje puesto a disposición en las PEA MARS, de conformidad con el Tarifario LAP vigente, sin que ello implicara la creación de una nueva tarifa ni la modificación de los criterios de cobro.
4. Mediante la carta de la referencia a), del 25 de marzo de 2026 [**ANEXO B**], Air Europa formuló observaciones al cobro de la Tarifa PLB aplicada desde el 1 de enero de 2026 por el segundo puente de abordaje asociado a las PEA MARS, solicitando que dicho cobro fuera dejado sin efecto y que se dispusiera la devolución de los cargos efectuados por dicho concepto.

¹ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN.

² Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN.

5. El 17 de abril de 2026, LAP dio respuesta a Air Europa mediante la carta de la referencia b) **[ANEXO C]**, señalando que su solicitud no resultaba procedente. En dicha comunicación, LAP precisó que la Tarifa PLB se devenga conforme al criterio de “calza a calza”, previsto en el Tarifario LAP vigente y reconocido por las sentencias de casación de la Corte Suprema, y explicó que la política comercial de descuento temporal que aplicó hasta el 31 de diciembre de 2025 fue debidamente informada y aplicada conforme al RETA.
6. Posteriormente, mediante la carta de la referencia c), del 21 de mayo de 2026 **[ANEXO D]**, Air Europa reiteró su cuestionamiento al cobro de la Tarifa PLB por el segundo puente de abordaje. En dicha comunicación, sostuvo, entre otros argumentos, que no habría contratado ni aceptado el uso de dicho puente, que el criterio de “calza a calza” no resultaría aplicable al nuevo escenario operativo de las PEA MARS, y que LAP no habría informado adecuadamente que, una vez concluida la política comercial de descuento, el cobro comprendería los dos (2) puentes de abordaje asociados a dichas posiciones.
7. LAP dio respuesta a Air Europa mediante la carta de la referencia d), del 18 de junio de 2026 **[ANEXO E]**, ratificando su posición y formulando precisiones adicionales frente a cada uno de los argumentos planteados por Air Europa.
8. Con posterioridad al intercambio de cartas antes descrito, el 27 de julio de 2026 **[ANEXO F]**, Air Europa presentó formalmente el Reclamo mediante el cual solicita: (i) el cese inmediato del cobro de la Tarifa PLB por el segundo puente de abordaje; y, (ii) la devolución de los montos facturados por dicho concepto.
9. Finalmente, de conformidad con el artículo 41° del Reglamento de Atención de Reclamos, mediante la carta de la referencia f) del 14 de agosto de 2026 **[ANEXO G]**, LAP informó a Air Europa una ampliación del plazo para resolver el Reclamo por quince (15) días hábiles adicionales.

II. ARGUMENTOS DEL RECLAMO DE AIR EUROPA

10. Air Europa sustenta su Reclamo en los siguientes argumentos:
 - (i) la inexistencia de contratación o aceptación expresa del segundo puente de abordaje;
 - (ii) la supuesta ineficiencia del diseño aeroportuario del Nuevo Terminal respecto a la PEA MARS;

- (iii) la alegada vulneración del deber de información conforme al artículo 31° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público³ (en adelante, “Reglamento de Usuarios”).
- (iv) la supuesta inaplicabilidad del criterio “calza a calza” a las PEA MARS con dos (2) puentes de abordaje;
- (v) la alegada inviabilidad de la alternativa de remolque a una posición remota.

A continuación, se procede a analizar cada uno de los argumentos invocados por Air Europa.

III. RESPUESTA AL RECLAMO DE AIR EUROPA

3.1 Sobre la naturaleza del cobro de la Tarifa PLB

- 11. Como punto de partida, resulta indispensable precisar la naturaleza jurídica del cobro de la Tarifa PLB, a fin de establecer el marco normativo aplicable y delimitar correctamente el alcance de los argumentos formulados por Air Europa.
- 12. La Tarifa PLB constituye una tarifa regulada, establecida en el Tarifario LAP vigente y en el marco del Contrato de Concesión del AIJC. En tal sentido, su determinación, devengo y cobro no responden a la lógica de un contrato privado libremente negociado entre las partes, sino que se rigen por un régimen tarifario regulado, en el cual las condiciones de prestación y cobro se encuentran previamente definidas en el Tarifario LAP, en las normas operativas del AIJC y en el Contrato de Concesión, debidamente publicados y puestos en conocimiento de los usuarios.
- 13. En este marco, el devengo de la Tarifa PLB no depende de la solicitud expresa, ni del uso físico efectivo de los puentes de abordaje por parte de la aerolínea, **sino de la puesta a disposición de dicha infraestructura en las PEA MARS ocupadas por las aeronaves durante el periodo de atención.**
- 14. La unidad de cobro de la Tarifa PLB por la puesta a disposición de los puentes de abordaje es el criterio de “calza a calza” (On-block / Off-block), que comprende el periodo durante el cual la aeronave ocupa una PEA de Contacto y, por ende, tiene a su disposición la infraestructura aeroportuaria asociada a dicha posición.

³ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN

15. Este criterio encuentra sustento, en primer lugar, en el artículo 31° del Reglamento de Usuarios, cuyo tercer párrafo reconoce expresamente la posibilidad de cobro por la puesta a disposición del servicio, estableciéndose que, en este caso, la Entidad Prestadora debe informar al usuario de manera adecuada y oportuna sobre esta condición:

“Artículo 31.- Cobro de Tarifas

Como regla general, el cobro de las Tarifas vigentes debe ser consecuencia de la prestación y uso efectivo del servicio respectivo. Cuando corresponda, la Entidad Prestadora debe probar el uso efectivo de los servicios que realice el Usuario.

Si el servicio solicitado por el Usuario no es efectivamente utilizado debido a su propia responsabilidad, este asumirá la obligación del pago correspondiente, salvo que haya comunicado la cancelación del servicio dentro los plazos establecidos por la Entidad Prestadora. Estos plazos deben ser informados a los Usuarios a través de los medios o formas establecidas en el artículo 13 del presente Reglamento.

Cuando el cobro de la Tarifa se realice por la puesta a disposición del servicio, deberá informarse al Usuario de manera adecuada y oportuna sobre esta condición. *Corresponde a la Entidad Prestadora probar que informó adecuada y oportunamente, y que cumplió con poner el servicio a disposición del Usuario. (...).” (Énfasis agregado).*

16. Al respecto, el criterio de “calza a calza” se encuentra previsto expresamente en el Tarifario LAP y en la política comercial de cobro de la Tarifa PLB, las cuales han sido puestas en conocimiento público con anterioridad al inicio de las operaciones del Nuevo Terminal, respetando los plazos y procedimientos establecidos en el RETA:

“(vi) Política de cobro de PLB:

*Las aeronaves que se encuentren ocupando una PEA de Contacto durante el tiempo de turnaround, **el devengo de la Tarifa por Uso de Puente de Embarque se producirá atendiendo a los periodos en calza de dichas aeronaves** (‘On-Block’ / ‘Off-Block’), según lo previsto en la Sentencia de Casación N° 2683-2021 y la Sentencia de Casación N° 1832 – 2017.” (Énfasis agregado).*

17. En segundo lugar, el criterio de “calza a calza” ha sido expresamente ratificado por la Corte Suprema de Justicia de la República mediante las sentencias de Casación N° 1832-2017, del año 2018, y N° 2683-2021, del año 2022 **[ANEXO H], pronunciamientos que constituyen cosa juzgada** y que, por tanto, no pueden ser desconocidos a partir de cuestionamientos vinculados al uso efectivo de uno o más puentes de abordaje o a la inexistencia de una solicitud expresa del usuario.

18. Dichas sentencias resultan plenamente aplicables al caso de las PEA MARS, en tanto validan el mismo criterio tarifario —esto es, el cobro por la puesta a disposición de la infraestructura asociada a la posición ocupada— con independencia de la configuración específica de dicha infraestructura.
19. En consecuencia, el cobro de una Tarifa PLB por la puesta a disposición de cada uno de los puentes de abordaje asociados a la PEA MARS ocupada por una aeronave código “E” constituye una aplicación directa del régimen tarifario regulado, no susceptible de ser condicionada por las decisiones o intereses comerciales individuales de la aerolínea respecto del uso parcial o ineficiente de la infraestructura disponible.
20. Ahora bien, Air Europa señala que nunca solicitó, aceptó ni utilizó el segundo puente de abordaje de los PEA MARS del Nuevo Terminal, por lo que su cobro resultaría indebido. Asimismo, invoca los artículos 59° y 62° de la Constitución Política del Perú, referidos a la libertad de empresa y la libertad de contratar, para sustentar que no puede imponérsele el pago de un servicio que no ha contratado.
21. Al respecto, como se ha señalado, el cobro de la Tarifa PLB deriva directamente de la aplicación del Tarifario LAP y se rige por las reglas operativas del AIJC vigente como consecuencia de la ocupación de una PEA MARS que, por su diseño y configuración operativa, pone a disposición dos (2) puentes de abordaje para aeronaves código “E”.
22. En ese sentido, no corresponde analizar el cobro de la Tarifa PLB bajo la lógica de una aceptación individual respecto de cada componente del servicio. La obligación de pago se genera por la aplicación objetiva del régimen tarifario vigente, como consecuencia de la ocupación de una PEA MARS cuya configuración operativa ha sido previamente definida y puesta en conocimiento de los usuarios. Al operar en dicha posición, la aerolínea utiliza la infraestructura aeroportuaria bajo las condiciones establecidas, incluyendo la disponibilidad de los puentes de abordaje asociados a la PEA MARS, sin que el usuario pueda modular unilateralmente qué elementos de dicha infraestructura quedan comprendidos en la prestación o en el cobro tarifario.
23. Resulta pertinente señalar que el numeral 2.4 del Reglamento para Asignación de puestos de estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque del AIJC (en adelante, “Reglamento OPER-R-002”) (**ANEXO I**) establece que el Centro de Control del AIJC asigna a la línea aérea un puesto de estacionamiento, una sala de embarque y un puente de embarque/desembarque, cuando el puesto asignado sea de contacto.
24. Ello confirma que la asignación de estos recursos corresponde a LAP en función de criterios operativos, de disponibilidad, seguridad y eficiencia en la gestión de la plataforma aeroportuaria. El hecho de que el Reglamento identifique dichos recursos

de manera diferenciada, no significa que la aerolínea pueda seleccionar unilateralmente cuáles de los elementos asociados a la posición asignada quedan comprendidos en la prestación, o en el cobro tarifario.

25. En el caso específico de las PEA MARS, la propia configuración operativa prevista en el Reglamento OPER-R-002 evidencia que dichas posiciones pueden operar bajo distintas configuraciones: como una posición para una (1) aeronave de código “E” o como dos (2) posiciones para aeronaves de código “C”.
26. Asimismo, el Anexo D del Reglamento OPER-R-002 identifica que, cuando una PEA MARS opera en configuración para aeronave código “E”, la posición se encuentra asociada a dos (2) puentes de abordaje, mientras que las posiciones correspondientes a aeronaves código “C” cuentan, en términos generales, con un (1) puente de abordaje cada una. Por tanto, no se trata de una asignación arbitraria o discrecional de un segundo puente, sino de la consecuencia operativa de la configuración de la PEA MARS asignada.
27. En esa medida, si bien el Reglamento OPER-R-002 regula el puesto de estacionamiento, la sala de embarque y el puente de embarque/desembarque como recursos identificables para efectos de su gestión operativa, ello no desvirtúa que, una vez asignada una PEA MARS a una aeronave código “E”, la infraestructura asociada a dicha posición queda puesta a disposición conforme a su configuración aprobada. En consecuencia, la aerolínea no puede fragmentar unilateralmente la posición asignada para pretender excluir del cobro tarifario alguno de los puentes de abordaje asociados a dicha PEA, bajo el argumento de que no lo solicitó o no lo utilizó efectivamente.
28. Finalmente, en cuanto a los artículos 59 y 62 de la Constitución, invocados por Air Europa para sustentar la supuesta vulneración de sus derechos a la libertad de empresa y la libertad de contratar, corresponde precisar que dichas garantías no habilitan a un usuario a redefinir unilateralmente las condiciones de asignación, puesta a disposición o cobro de infraestructura sujeta a un régimen tarifario regulado. La relación entre LAP, y las aerolíneas se desarrolla en el marco de una infraestructura pública concesionada, bajo reglas operativas y tarifarias previamente aprobadas, publicadas y supervisadas por la autoridad competente. Por ello, la libertad de empresa y la autonomía contractual no pueden ser invocadas para desconocer la aplicación del Tarifario LAP Vigente ni para excluir selectivamente componentes de la infraestructura asociada a una PEA MARS asignada por LAP, debido a intereses comerciales particulares.
29. Resulta importante precisar que LAP reconoce y respeta plenamente la libertad de empresa y la autonomía comercial de las aerolíneas, incluyendo su capacidad para definir su modelo operativo, estructura de costos y estrategia de prestación del servicio

aéreo. Sin embargo, dichas libertades deben ejercerse dentro del marco regulatorio y operativo aplicable a la infraestructura concesionada, y no pueden traducirse en una facultad del usuario para condicionar, fragmentar o redefinir unilateralmente las reglas de asignación, puesta a disposición y cobro de la Tarifa PLB en las PEA MARS.

30. En tal sentido, las decisiones comerciales individuales de una aerolínea —incluida su preferencia por utilizar solo parcialmente la infraestructura disponible— no pueden alterar el régimen tarifario vigente ni desplazar los criterios técnicos y que rigen la gestión de la plataforma aeroportuaria. La explotación de la infraestructura debe responder a criterios de eficiencia sistémica, igualdad de trato entre usuarios, continuidad operacional y sostenibilidad del servicio, y no a la optimización de costos de un operador específico. En consecuencia, no corresponde trasladar al régimen tarifario, ni a la gestión de la plataforma los efectos económicos derivados de decisiones comerciales individuales de Air Europa.
31. En consecuencia, la alegada inexistencia de contratación o aceptación expresa del segundo puente de abordaje no resulta jurídicamente relevante para efectos tarifarios, toda vez que la Tarifa PLB se genera por la puesta a disposición de la infraestructura asociada a la posición ocupada en una PEA MARS conforme al criterio de “calza a calza”, y no por la utilización efectiva de cada uno de los puentes de abordaje que decida realizar la aerolínea.

3.2 Sobre el diseño del Nuevo Terminal y las PEA MARS

32. Air Europa cuestiona el diseño de las PEA MARS del Nuevo Terminal, alegando que habría sido realizado sin consultar a las aerolíneas con operaciones de aeronaves código “E” y que la configuración de dichas posiciones con dos (2) puentes de abordaje constituiría un “error” o “deficiencia” cuyo sobrecosto no debe ser trasladado al usuario. Asimismo, Air Europa cita el Informe OSITRAN N° 00081-2026-GSF-OSITRAN para sustentar que LAP es responsable del diseño bajo su cuenta y riesgo.
33. En primer lugar, es importante recordar que las posiciones de contacto equipadas con puentes de abordaje responden a una obligación de LAP derivada de su Contrato de Concesión. En particular, el numeral 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión (“Requisitos Técnicos Mínimos”), relativo a los puentes para embarque y desembarque de pasajeros, establece porcentajes mínimos progresivos de posiciones de estacionamiento de aeronaves de pasajeros que deben ser posiciones de contacto, esto es, posiciones que deben contar con puentes de abordaje, estableciendo que el 90% de los pasajeros anuales, deben ser atendidos a través de estos equipos desde el vigésimo quinto año hasta el final de la vigencia de la Concesión.

34. Asimismo, el numeral 1.20 del Anexo 14 también señala que *“las mangas deberán contar con flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto”*. Esto revela que el Contrato de Concesión no solo ha priorizado la existencia de PEA de Contacto con mangas, sino también que dichas mangas sean diseñadas y operadas con la flexibilidad suficiente para atender distintos tipos de aeronaves y maximizar su aprovechamiento. En esa medida, el Contrato ha querido que las PEA de Contacto con mangas se utilicen en beneficio de los usuarios del aeropuerto —en particular, de los pasajeros—, garantizando un acceso más directo, cómodo y eficiente entre el terminal y las aeronaves, y no que dicha infraestructura sea fragmentada o subutilizada en función de las preferencias operativas individuales de una aerolínea.
35. De este modo, **LAP se encuentra contractualmente obligada a maximizar el uso de posiciones de contacto provistas de puentes de abordaje**. Esta obligación confirma que el diseño y operación del Nuevo Terminal debía privilegiar infraestructura de contacto con puentes de abordaje, dentro de cuyo marco se aprobó la configuración de las PEA MARS. En consecuencia, la existencia de PEA MARS dotadas de dos (2) puentes de abordaje no puede ser presentada como un supuesto “error” unilateral de LAP, sino como parte del diseño técnico orientado a cumplir las obligaciones del Contrato de Concesión y a optimizar el acceso de los pasajeros a las aeronaves mediante puentes de abordaje.
36. En segundo lugar, el diseño del Nuevo Terminal que incluye la configuración de PEA MARS con dos (2) puentes de abordaje **ha sido desarrollado conforme a las especificaciones técnicas del Contrato de Concesión y ha sido aprobado por el MTC y supervisado por OSITRAN**. En consecuencia, la configuración de las PEA MARS no constituye un “error” unilateral de LAP, **sino una decisión técnica validada por las autoridades competentes en el marco de la Concesión**.
37. En efecto, el diseño del Nuevo Terminal se encuentra plasmado en el “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, el “PDA”), el cual fue aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC mediante Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12 [ANEXO J], de fecha 6 de noviembre de 2018, tras haber sido sometido a la opinión favorable de OSITRAN. Dicha Resolución aprobó el PDA en su integridad, incluyendo el diseño conceptual de la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves, y dispuso la actualización del Plan Maestro del AIJC conforme Anexo 14 del Contrato de Concesión.
38. En particular, el PDA contempla expresamente la implementación de PEA MARS en el Nuevo Terminal, las cuales tienen la capacidad de atender a una aeronave código “E”

o a dos aeronaves código “C”. Así, el PDA señala “(...) *se implementarán posiciones de estacionamiento tipo MARS, las cuales tienen la capacidad de atender a una aeronave código E o a dos aeronaves código C, permitiendo mayor versatilidad en el uso de la plataforma.*”

39. Asimismo, la Tabla 24 del PDA (“Distribución de las posiciones de estacionamiento para aeronaves”) recoge PEA MARS para aeronaves código “E” en la nueva plataforma, señalando que *“las posiciones tipo MARS permiten estacionar una aeronave código E o 2 aeronaves código C”*.
40. En consecuencia, no resulta procedente calificar como un “error” una configuración que forma parte del diseño del Nuevo Terminal aprobado por la autoridad competente y que responde a criterios técnicos, operativos y regulatorios orientados a optimizar el uso eficiente de una infraestructura aeroportuaria limitada. Lejos de constituir una decisión unilateral o arbitraria de LAP, el diseño de la plataforma de aeronaves —incluyendo las PEA MARS— deriva del PDA aprobado por el MTC y supervisado por OSITRAN, en el marco de sus respectivas competencias.
41. En tercer lugar, el Anexo 14 del Contrato de Concesión, que establece la obligación de contar con porcentajes mínimos progresivos de posiciones de contacto, no se limita a establecer parámetros cuantitativos de infraestructura, sino que incorpora criterios vinculantes de diseño destinados a asegurar la comodidad y adecuada experiencia del pasajero.
42. Así, el numeral 1.22.1.A.1 establece como primer objetivo de diseño que *“Un acceso máximo de los pasajeros hacia las aeronaves a través de puentes de abordaje de pasajeros (PLB) (mangas), se utilizará en el Aeropuerto.”* A su vez, el numeral 1.22.1.B.3 exige *“Proporcionar la máxima y más clara orientación a los pasajeros y la comodidad de los mismos dentro del Edificio del Terminal.”* En la misma línea, el numeral 1.29 exige mantener *“un nivel adecuado de comodidad para el público, las líneas aéreas, y otras personas que utilicen las instalaciones del Aeropuerto”*.
43. En consecuencia, la incorporación de dos (2) puentes de abordaje en las PEA MARS, no responde a una decisión arbitraria de diseño, sino a criterios aprobados por el MTC a través del PDA y que, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, conciben el servicio al pasajero como un elemento esencial de la infraestructura aeroportuaria.
44. Por tanto, el diseño del Nuevo Terminal, incluidas las PEA MARS con dos (2) puentes de abordaje para aeronaves código “E”, responde no solo a criterios técnicos y operativos, sino también a un marco contractual y regulatorio de calidad que coloca la calidad del servicio aeroportuario en el centro del diseño de la infraestructura. En

consecuencia, sostener que los PEA MARS con dos puentes de abordaje constituyen un “error” o infraestructura “ociosa” desconoce el conjunto de obligaciones, estándares y mecanismos de supervisión que gobiernan la Concesión.

45. En cuarto lugar, como hemos señalado, el Anexo D del Reglamento OPER-R-002 recoge expresamente la configuración de las PEA MARS del Nuevo Terminal y establece la relación entre cada posición de estacionamiento, su tipo de aeronave, la sala de embarque correspondiente y el número de puentes de abordaje asociados. De dicha matriz se desprende que las PEA MARS configuradas se encuentran diseñadas con dos (2) puentes de abordaje, donde las aeronaves código ‘E’ ocupan la posición integral de la PEA MARS y tienen asociados dos (2) puentes de abordaje, mientras que las aeronaves código ‘C’ ocupan una de las posiciones individualizadas de dicha PEA y cuentan con un (1) puente de abordaje.
46. Por tanto, la existencia de dos (2) puentes de abordaje en las PEA MARS para aeronaves código “E” no constituye una decisión aislada, accidental o posterior de LAP, sino un componente propio del diseño reglamentario y operativo del aeropuerto, recogido expresamente en el Reglamento OPER-R-002, conforme al diseño aprobado por el MTC.
47. En quinto lugar, resulta esencial comprender que cuando una aeronave código “E” ocupa una PEA MARS, compromete la totalidad de la posición e impide el uso simultáneo de las posiciones contiguas. Es decir, la operación de una aeronave código “E” en una PEA MARS no solo utiliza los dos puentes de abordaje asociados a dicha posición, sino que genera una afectación real sobre la capacidad de la plataforma al impedir que otras aeronaves utilicen las posiciones adyacentes. El cobro de la Tarifa PLB por ambos puentes de abordaje refleja esta afectación integral sobre la infraestructura aeroportuaria.
48. Admitir que una aerolínea pueda ocupar una PEA MARS con la infraestructura integral que esta pone a disposición, pero solo asumir el pago por una fracción de dicha infraestructura, distorsionaría el régimen tarifario aplicable y trasladaría al sistema aeroportuario las consecuencias económicas de una decisión individual que la aerolínea adopta según una estrategia comercial. Ello afectaría la sostenibilidad del servicio, la eficiencia en la gestión de una infraestructura escasa y la igualdad de trato respecto de los demás usuarios del aeropuerto, quienes sí deben sujetarse a las condiciones tarifarias y operativas previamente establecidas.
49. En sexto lugar, las PEA MARS constituyen un estándar internacional de flexibilidad operativa utilizado en aeropuertos de alta capacidad en otras partes del mundo. El sistema MARS permite optimizar el uso de la plataforma aeroportuaria al habilitar

posiciones de estacionamiento que pueden ser utilizadas por una (1) aeronave de código “E” o, alternativamente, por dos (2) aeronaves de código “C” de manera simultánea, proporcionando flexibilidad operativa y maximizando la capacidad de la plataforma. En tal sentido, la configuración MARS no es una ineficiencia sino, por el contrario, una solución de diseño reconocida internacionalmente para optimizar el uso de infraestructura aeroportuaria escasa.

50. Sétimo, la interpretación que formula Air Europa del Informe OSITRAN N° 00081-2026-GSF-OSITRAN parte de una premisa equivocada. Es correcto que, conforme al Contrato de Concesión, LAP tiene a su cargo el diseño, construcción, equipamiento, puesta en operación, mantenimiento y explotación de la infraestructura concesionada, bajo su cuenta y riesgo. Sin embargo, dicha responsabilidad no convierte automáticamente cualquier discrepancia de un usuario respecto de la configuración aprobada de la infraestructura en un “error de diseño”, ni impide que LAP aplique el régimen tarifario correspondiente cuando dicha infraestructura es efectivamente puesta a disposición.
51. Por el contrario, la responsabilidad de LAP sobre el diseño y operación del aeropuerto debe entenderse en su verdadero alcance: LAP asume la obligación de desarrollar y gestionar la infraestructura aeroportuaria conforme al Contrato de Concesión, a los instrumentos de planificación aprobados, a los estándares técnicos aplicables y bajo supervisión de las autoridades competentes. En ese marco, la configuración de las PEA MARS con dos (2) puentes de abordaje para aeronaves código “E” no constituye una desviación, deficiencia o decisión improvisada, sino parte del diseño aeroportuario aprobado por el MTC para el Nuevo Terminal, orientado a optimizar la capacidad, flexibilidad y eficiencia operacional de la plataforma.
52. En consecuencia, no existe un “PLB excedente” cuyo costo LAP pretenda trasladar indebidamente a Air Europa. Lo que existe es una infraestructura de contacto válidamente diseñada, aprobada e incorporada al esquema operativo del aeropuerto, que queda puesta a disposición de las aeronaves código “E” cuando ocupan una PEA MARS. Que Air Europa, por razones propias de su modelo operativo y comercial, considere que puede realizar sus procesos utilizando solo uno de los puentes disponibles no altera la configuración aprobada de la posición ni convierte al segundo puente en infraestructura innecesaria u “ociosa”.
53. Así, la referencia al Informe OSITRAN N° 00081-2026-GSF-OSITRAN no respalda la posición de Air Europa. Dicho informe confirma la responsabilidad de LAP sobre el diseño y gestión de la infraestructura concesionada, pero no califica la configuración de las PEA MARS como un error ni exonera a los usuarios del pago de las tarifas aplicables por la infraestructura puesta a disposición. Por tanto, el argumento de Air Europa debe

ser desestimado, pues pretende transformar una responsabilidad propia del concesionario —ejercida dentro del marco contractual, técnico y regulatorio correspondiente— en una supuesta obligación de LAP de absorber los costos derivados de la decisión comercial de Air Europa de no utilizar íntegramente la infraestructura asociada a la posición que ocupa.

54. Finalmente, la alegación de Air Europa referida a que el diseño de las PEA MARS habría sido desarrollado sin consulta previa a las aerolíneas no desvirtúa la validez ni la exigibilidad de dicho diseño. La configuración del Nuevo Terminal y de su plataforma de aeronaves no constituye una definición sujeta a aprobación individual de cada usuario, sino una decisión técnica y operativa adoptada en el marco del Contrato de Concesión, incorporada en los instrumentos de planificación aeroportuaria correspondientes y aprobada por las autoridades competentes. En particular, las PEA MARS forman parte del diseño aprobado para optimizar la capacidad y flexibilidad operativa del AIJC, por lo que su validez no depende de la conformidad comercial de una aerolínea, ni puede ser desconocida sobre la base de una discrepancia posterior respecto de sus efectos tarifarios.
55. En consecuencia, el cuestionamiento de Air Europa al diseño del Nuevo Terminal y de las PEA MARS carece de sustento. La configuración de dichas posiciones —incluida la existencia de dos (2) puentes de abordaje para aeronaves código “E”— forma parte del diseño técnico, operativo y reglamentario aprobado para el aeropuerto, responde a criterios de eficiencia y flexibilidad en el uso de una infraestructura escasa, y ha sido incorporada en las reglas de asignación y operación aplicables a todos los usuarios. Por ello, no corresponde calificar dicha configuración como un error de diseño ni pretender que LAP deje de aplicar el régimen tarifario vigente sobre la base de una discrepancia comercial de Air Europa respecto del costo asociado a la infraestructura efectivamente puesta a disposición.

3.3 Sobre el cumplimiento del artículo 31° del Reglamento de Usuarios

56. Como ha sido explicado, la unidad de cobro aplicable a los puentes de abordaje en las PEA de Contacto del AIJC, incluyendo las PEA MARS, es el criterio de “calza a calza” (On-block / Off-block), que comprende el periodo durante el cual la aeronave ocupa una PEA y, por ende, **tiene a su disposición la infraestructura aeroportuaria asociada a dicha posición, incluyendo los puentes de abordaje.**
57. Air Europa invoca el artículo 31° del Reglamento de Usuarios para sostener que el cobro de la Tarifa PLB debería realizarse exclusivamente en función del “uso efectivo” de los puentes de abordaje, y que LAP habría incumplido su deber de información respecto al cobro de esta Tarifa PLB al no advertir de manera expresa, clara y previa que las

aerolíneas quedarían sujetas al pago obligatorio de dos (2) puentes de abordaje una vez concluida la política comercial de descuento implementada en 2025.

58. Al respecto, el artículo 31 del Reglamento de Usuarios señala lo siguiente:

“Artículo 31.- Cobro de Tarifas

Como regla general, el cobro de las Tarifas vigentes debe ser consecuencia de la prestación y uso efectivo del servicio respectivo. Cuando corresponda, la Entidad Prestadora debe probar el uso efectivo de los servicios que realice el Usuario.

Si el servicio solicitado por el Usuario no es efectivamente utilizado debido a su propia responsabilidad, este asumirá la obligación del pago correspondiente, salvo que haya comunicado la cancelación del servicio dentro los plazos establecidos por la Entidad Prestadora. Estos plazos deben ser informados a los Usuarios a través de los medios o formas establecidas en el artículo 13 del presente Reglamento.

Cuando el cobro de la Tarifa se realice por la puesta a disposición del servicio, deberá informarse al Usuario de manera adecuada y oportuna sobre esta condición. Corresponde a la Entidad Prestadora probar que informó adecuada y oportunamente, y que cumplió con poner el servicio a disposición del Usuario. (...).” (Énfasis agregado).

59. De la lectura integral de dicho artículo se desprende con claridad que el Reglamento de Usuarios no establece que las tarifas deban devengarse exclusivamente en función del uso físico efectivo del servicio. Por el contrario, **el artículo 31 reconoce expresamente la legitimidad del cobro por la puesta a disposición del servicio**, siempre que la Entidad Prestadora informe al usuario de manera adecuada y oportuna sobre esta condición, y que acredite haber efectivamente puesto el servicio a disposición del usuario.

60. En el presente caso, ambos requisitos se encuentran plenamente satisfechos:

- (i) Información adecuada y oportuna: El Tarifario LAP establece de manera clara y expresa que la unidad de cobro aplicable a la Tarifa PLB se determina conforme al criterio de “calza a calza” (On-block / Off-block). Dicho Tarifario ha sido publicado y puesto en conocimiento de los usuarios, en cumplimiento de los plazos y procedimientos establecidos en el RETA, y se encuentra disponible en la página web oficial del AIJC:

Unidad de cobro: Por el periodo de calza a calza (On block / Off block) según lo establecido en la política tarifaria (vi).

“(vi) Política de cobro de PLB:

Las aeronaves que se encuentren ocupando una PEA de Contacto durante el tiempo de turnaround, el devengo de la Tarifa por Uso de Puente de Embarque se producirá atendiendo a los periodos en calza de dichas aeronaves (‘On-Block’ / ‘Off-Block’), según lo previsto en la Sentencia de Casación N° 2683-2021 y la Sentencia de Casación N° 1832 – 2017.” (Énfasis agregado).

Esta política de cobro fue incorporada en el Tarifario 2025 [**ANEXO K**] y se mantiene vigente en el Tarifario 2026 [**ANEXO L**].

- (ii) **Puesta a disposición del servicio:** La infraestructura de los puentes de abordaje asociados a cada PEA MARS se encuentra instalada, operativa y ha estado disponible desde el inicio de las operaciones del Nuevo Terminal, durante todo el periodo de calza de las aeronaves.

61. Adicionalmente, la política comercial implementada por LAP en julio de 2025 fue clara y expresa en establecer los términos del descuento de 50% otorgado sobre la Tarifa PLB. El comunicado incluido en el Tarifario LAP y publicado en la página web del AIJC señaló textualmente:

*“(…) En ese sentido, y a fin de promover la mayor eficiencia en las operaciones, así como la familiarización y máximo uso de las nuevas instalaciones del AIJC, Lima Airport ha decidido implementar **temporalmente** la siguiente política comercial:*

*Aquellas aerolíneas que cuenten con aeronaves con Código “E” que ocupen una PEA MARS, recibirán **un descuento del 50% sobre las tarifas de uso de puente de embarque**, considerando el tiempo total de la **puesta a disposición de ambos puentes de embarque** ubicados en dicha PEA. El descuento se hará efectivo al momento de emitir las facturas correspondientes.*

*La política comercial antes señalada se aplicará desde el 02 de agosto **hasta el 31 de diciembre de 2025**.*

*Asimismo, se precisa que la Política Tarifaria de Cobro de Puentes de embarque publicada en nuestro tarifario, **no ha sufrido modificaciones en cuanto a los criterios de cobro**. Por tanto, las aerolíneas deben seguir cumpliendo con las condiciones incluidas en dicha política.”* (Énfasis agregado).

62. Del texto citado se desprende inequívocamente que: (a) la base de cálculo del descuento consideraba expresamente “ambos puentes de embarque” ubicados en la PEA MARS; (b) el descuento era temporal y tenía una vigencia definida (del 2 de agosto al 31 de diciembre de 2025); y (c) los criterios de cobro de la Tarifa PLB no habían sido modificados. En consecuencia, no resulta atendible que Air Europa sostenga que LAP

no informó sobre la aplicación del cobro respecto de los dos puentes de abordaje asociados a las PEA MARS, cuando la propia política comercial publicada hizo referencia expresa a “ambos puentes de embarque” como base para el cálculo del descuento otorgado.

63. Por tanto, no es cierto que el descuento fue publicado sin hacer *“ninguna referencia a su política de cobro”*, como sostiene Air Europa. La política comercial publicada no se limitó a explicar la finalidad del descuento, sino que precisó expresamente que éste se aplicaba sobre la base de la puesta a disposición de ambos puentes de embarque ubicados en la PEA MARS y, además, indicó de manera clara y expresa que *“la Política Tarifaria de Cobro de Puentes de Embarque no había sufrido modificaciones en cuanto a sus criterios de cobro”*.
64. Tampoco es cierto que LAP *“en ningún momento advirtió de manera expresa, clara y previa que, una vez culminada la política comercial, las aerolíneas con aeronaves código “E” quedarían sujetas al pago obligatorio e indivisible de dos PLB, independientemente de sus necesidades reales y de las políticas del usuario-aerolínea”*. Air Europa reconoce que el descuento era temporal. Precisamente por ello y porque la propia política comercial señaló que los criterios de cobro no habían sido modificados, no era necesario que LAP reiterara que, vencido el plazo del descuento, resultaría aplicable la regla general prevista en el Tarifario LAP.
65. Por lo tanto, Air Europa sí fue informada de que el descuento constituía una medida comercial temporal y que su culminación no alteraba ni suspendía los criterios tarifarios ordinarios aplicables a la puesta a disposición de ambos puentes de embarque en las PEA MARS.
66. Resulta igualmente relevante señalar que Air Europa operó durante cinco (5) meses — de agosto a diciembre de 2025— bajo las condiciones de la política comercial que hacía referencia expresa al cobro por ambos puentes de abordaje, sin formular objeción alguna sobre la base del cobro. Esta conducta constituye un acto convalidante que evidencia el conocimiento y la aceptación de las condiciones tarifarias aplicables.
67. En consecuencia, queda acreditado que el cobro de la Tarifa PLB respecto de ambos puentes de abordaje asociados a las PEA MARS no vulnera el artículo 31° del Reglamento de Usuarios, sino que se encuentra expresamente amparado por dicho dispositivo, en tanto responde a la puesta a disposición efectiva de la infraestructura y fue informado de manera adecuada y oportuna a través del Tarifario LAP y de la política comercial publicada, advirtiendo que la unidad de cobro sería la “calza a calza”. Por ello, la alegación de Air Europa sobre una supuesta falta de información o sobre la improcedencia del cobro por ausencia de uso efectivo carece de sustento.

3.4 Sobre el alcance de las sentencias de la Corte Suprema respecto del criterio de “calza a calza”

68. A lo antes señalado se suma un elemento determinante para el análisis del presente Reclamo: el criterio de “calza a calza” (*On-block / Off-block*) no solo se encuentra recogido en el Tarifario LAP y resulta compatible con el artículo 31 del Reglamento de Usuarios, sino que ha sido expresamente validado por la Corte Suprema de Justicia de la República mediante las sentencias de Casación N° 1832-2017 y N° 2683-2021.
69. En dichos pronunciamientos, la Corte Suprema reconoció que el criterio de “calza a calza” es la regla aplicable para el cobro de la Tarifa PLB durante todo el periodo en que la aeronave permanece ocupando una PEA de Contacto. Esta regla no se justifica únicamente por el transcurso del tiempo, **sino por la finalidad regulatoria que la propia Corte Suprema le atribuye: asegurar el uso eficiente de una infraestructura aeroportuaria escasa**. Así, mientras la aeronave permanece en la PEA de Contacto, la infraestructura asociada a dicha posición se encuentra puesta a su disposición e indisponible para otros usuarios, lo que justifica que el cobro se mantenga durante todo el periodo de calza y opere como un incentivo económico para liberar oportunamente dicha infraestructura.
70. En ese sentido, la Casación N° 1832-2017 señaló expresamente que:
- “Durante el turnaround se debe aplicar la tarifa por el uso del mencionado servicio por el tiempo que dure la calza, pues se entiende que durante dicho lapso de tiempo la aeronave posicionada está utilizando la manga, **sin que otro usuario pueda hacer uso efectivo de la manga mencionada**, ya que usa el espacio de estacionamiento en la posición de contacto con el puente de embarque; ... **por lo que la Tarifa por uso de puente de embarque será aplicada durante toda la permanencia de la aeronave en la PEA de contacto atendido al periodo de calza a calza (on-block / off-block)**.”⁴ (Énfasis agregado).*
71. Como se aprecia, la regla validada por la Corte Suprema no se limita a una fórmula temporal de medición del servicio. Por el contrario, se sustenta en una premisa regulatoria concreta: mientras la aeronave permanece en la PEA de Contacto, la infraestructura asociada a dicha posición queda ocupada y, por tanto, no puede ser aprovechada por otros usuarios. En esa medida, el cobro bajo el criterio “calza a calza” remunera la puesta a disposición de infraestructura aeroportuaria escasa durante todo el periodo de ocupación de la aeronave.

⁴ Casación N° 1832-2017, Considerando 5.7.

72. En línea con ello, la Corte Suprema precisó que el criterio de “calza a calza” cumple una finalidad de eficiencia en el uso de la infraestructura aeroportuaria, en tanto:

***“Procura salvaguardar el uso eficiente de la infraestructura** de transporte en mérito a una metodología tarifaria sustentada —como se ha indicado— en incentivos económicos, de manera que sean las propias aerolíneas las que, buscando evitar el pago de recargos por tiempo adicional en el uso de los Puentes de Embarque, abandonen la Posición de Contacto y, como consecuencia de ello, los mismos puedan ser utilizados por otras empresas.”⁵ (Énfasis agregado).*

73. Asimismo, la Corte Suprema fue enfática en señalar que la sola ocupación de una Posición de Contacto destinada al uso de puentes de embarque genera a favor de LAP el derecho a cobrar por dicho servicio, en la medida en que la infraestructura concesionada ha sido puesta a disposición para su explotación económica:

“El solo hecho de que una nave ocupe una Posición de Contacto destinada al uso de Puentes de Embarque conlleva un derecho a favor de LAP para reclamar el cobro por este servicio específico, en tanto se le ha otorgado, como autoridad aeroportuaria, el beneficio de explotar —aprovechar económicamente— la infraestructura otorgada como concesión.”⁶

74. Esta conclusión se refuerza con lo señalado por la Corte Suprema al advertir que permitir la permanencia de una aeronave en una posición de contacto sin asumir el cobro correspondiente *“también implicaría un perjuicio a otras aerolíneas que no tendrían la posibilidad de verse beneficiadas con el servicio de uso de los puentes de embarque”*, impidiendo así ***“el uso eficiente de dicha infraestructura”***⁷. Esta misma lógica resulta aplicable a las PEA MARS, en tanto la ocupación de la posición por una aeronave código “E” compromete la infraestructura asociada a dicha configuración e impide que esta pueda ser aprovechada por otros usuarios bajo configuraciones alternativas.

75. Por tanto, el criterio de “calza a calza” no constituye una mera regla temporal de facturación, sino un mecanismo tarifario validado judicialmente para preservar la eficiencia en el uso de una infraestructura aeroportuaria escasa.

76. Ahora bien, Air Europa sostiene que las sentencias de la Corte Suprema fueron emitidas en el contexto del antiguo Terminal, en el que cada PEA de contacto contaba con un

⁵ Casación N° 2683-2021, Considerando 5.12.

⁶ Casación N° 2683-2021, Considerando 5.14.

⁷ Casación N° 1832-2017, Considerando 7.10.

solo puente de abordaje, razón por la cual —según señala— dichos pronunciamientos únicamente habrían validado la temporalidad del cobro “*por el uso de la PEA*”, sin autorizar el cobro por un puente de abordaje adicional que no es utilizado por la aerolínea. Asimismo, afirma que la aplicación de dicho criterio a las PEA MARS con dos (2) puentes de abordaje constituiría una interpretación extensiva o analógica que resultaría improcedente.

77. No obstante, la objeción de Air Europa parte de una lectura indebidamente restrictiva de los pronunciamientos judiciales, pues el hecho de que estos hayan sido emitidos en el contexto operativo del antiguo Terminal no limita la aplicación del criterio “calza a calza” al supuesto específico de una PEA con un solo puente de abordaje.
78. En efecto, la *ratio decidendi* de las sentencias de casación no se limitó a validar una regla cronológica de medición del tiempo de uso, sino que estableció un principio general elemental: el cobro de la Tarifa PLB se devenga **por la puesta a disposición de la infraestructura asociada a la PEA de contacto durante todo el periodo de ocupación de la aeronave, con independencia del uso efectivo que esta realice.**
79. Más aún, la propia Corte Suprema atribuyó al criterio “calza a calza” una finalidad regulatoria de eficiencia. Dicho criterio no fue validado únicamente para medir el tiempo de permanencia de una aeronave en una PEA de Contacto, **sino para generar los incentivos económicos necesarios para que la infraestructura aeroportuaria escasa sea debidamente utilizada y aprovechada, sea liberada oportunamente y pueda ser aprovechada también de manera eficiente por otros usuarios.** Bajo esa lógica, la existencia de PEA MARS con dos (2) puentes de abordaje no debilita la aplicación del criterio, sino que la refuerza: cuando una aeronave código “E” ocupa una PEA MARS, compromete una configuración de infraestructura que podría ser utilizada bajo modalidades alternativas. En consecuencia, el cobro durante todo el periodo de calza preserva la eficiencia que la Corte Suprema buscó proteger, pues remunera la disponibilidad de la infraestructura aeroportuaria asociada a la posición ocupada, sin que dicha lógica se vea alterada por el hecho de que la infraestructura puesta a disposición sea mayor.
80. En otras palabras, el hecho de que la PEA de contacto cuente ahora con dos (2) puentes de abordaje en lugar de uno no modifica la lógica jurídica validada por la Corte Suprema; únicamente amplía la infraestructura concreta que queda puesta a disposición de la aeronave cuando esta ocupa una PEA de Contacto. Así, cuando una aeronave código “E” ocupa una PEA MARS que pone a disposición dos puentes de abordaje, la aplicación del criterio “calza a calza” sigue respondiendo a la misma lógica validada judicialmente: **remunerar la disponibilidad de toda la infraestructura** aeroportuaria asociada a la posición ocupada durante todo el periodo de calza.

81. Cabe precisar que, de conformidad con lo establecido en el artículo 4^o del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, toda persona y autoridad se encuentra obligada a acatar y dar cumplimiento a las decisiones judiciales en sus propios términos. En el caso de las sentencias de Casación N° 1832-2017 y N° 2683-2021, este mandato legal alcanza tanto a LAP como a OSITRAN en su calidad de demandado en ambos procesos. Por lo tanto, ni LAP ni OSITRAN pueden desconocer, calificar, restringir los efectos ni interpretar en sentido distinto los alcances de dichas sentencias, las cuales constituyen cosa juzgada y han validado expresamente el criterio de cobro por puesta a disposición.
82. Adicionalmente, el numeral 6.1.4 del Reglamento OPER-R-002 establece que el criterio de tiempo entre calzas (On-block / Off-block) se aplica a los puestos de estacionamiento, sin hacer distinción entre terminales ni entre la cantidad de puentes de abordaje disponibles en cada puesto de estacionamiento. Ello confirma que el criterio no fue diseñado ni validado sobre la base de que cada PEA contara necesariamente con un solo puente de abordaje, sino que constituye una regla operativa y tarifaria de alcance general.
83. En consecuencia, la aplicación del criterio “calza a calza” a las PEA MARS del Nuevo Terminal no constituye una interpretación analógica ni una extensión de las sentencias de casación, sino la aplicación directa del mismo criterio —el cobro por puesta a disposición de la infraestructura asociada a la PEA de contacto— a la infraestructura que efectivamente queda puesta a disposición en las posiciones de estacionamiento actualmente vigentes.
84. La variación en el diseño aeroportuario del Nuevo Terminal —incluyendo la existencia de PEA MARS dotadas de dos puentes de abordaje— no desnaturaliza ni sustituye el criterio “calza a calza”; únicamente incide en la infraestructura concreta que queda puesta a disposición de la aeronave cuando esta ocupa una PEA de Contacto. Por ello, el hecho de que el análisis jurisprudencial se haya producido en el contexto operativo del antiguo Terminal no altera la *ratio decidendi* de las sentencias ni permite restringir su aplicación exclusivamente al antiguo Terminal del AIJC.

3.5 Sobre la alegada inviabilidad de la alternativa de una posición remota

⁸ “**Artículo 4.-** Toda persona y autoridad está obligada a acatar y dar cumplimiento a las decisiones judiciales o de índole administrativa, emanadas de autoridad judicial competente, en sus propios términos, sin poder calificar su contenido o sus fundamentos, restringir sus efectos o interpretar sus alcances, bajo la responsabilidad civil, penal o administrativa que la ley señala. (...)”

85. Air Europa alega que la alternativa de remolque de su aeronave a una posición remota es inviable en la práctica, debido a los sobrecostos que generaría (servicios de rampa, personal adicional, otra PEA), al riesgo de que no existan posiciones remotas disponibles, y a la inaceptabilidad de asumir una doble tarifa por un factor que —según alega— depende exclusivamente de LAP.
86. Al respecto, la alternativa de remolque a una posición remota existe y se encuentra debidamente regulada en el numeral 6.3.2 del Reglamento OPER-R-002, que establece las condiciones y procedimientos aplicables a la reasignación de aeronaves a puestos de estacionamiento remotos. Esta alternativa no es teórica ni impracticable; se trata de una operación regular y habitual en la gestión de la plataforma aeroportuaria.
87. El efecto práctico de solicitar el remolque es significativo desde la perspectiva tarifaria: desde que la aeronave abandona la PEA MARS con destino a una PEA remota, deja de devengarse la Tarifa PLB por los puentes de abordaje. En consecuencia, la aerolínea tiene la posibilidad de reducir el costo de la Tarifa PLB mediante una decisión operativa que se encuentra dentro de su ámbito de control.
88. Asimismo, la política comercial del Tarifario de LAP contempla expresamente las consecuencias aplicables cuando la alternativa de remolque no se encuentra disponible por razones operativas. En efecto, si la aerolínea comunica que su aeronave se encuentra lista para ser remolcada, pero en ese momento no existe una PEA remota disponible, la aeronave puede permanecer temporalmente en la PEA MARS, en cuyo caso el Tarifario LAP prevé un esquema de facturación por tramos: un primer tramo desde el *On-block* hasta una hora después del mismo, y un segundo tramo desde una hora antes de la salida programada del vuelo hasta el *Off-block*. Este esquema reconoce la situación de la aerolínea y ajusta la facturación en consecuencia.
89. Por lo anterior, Air Europa parte de una premisa incompleta cuando sostiene que, ante la falta de posiciones remotas disponibles, la aeronave debe permanecer en la PEA MARS y asumir un supuesto “cobro indebido de doble tarifa” por un factor dependiente de LAP. La política tarifaria no desconoce ese escenario; por el contrario, lo regula expresamente y establece una consecuencia específica que ajusta la facturación cuando el remolque no puede ejecutarse por falta de disponibilidad de posiciones remotas. Por tanto, el argumento de Air Europa omite una regla central del esquema tarifario aplicable y presenta como una imposición absoluta lo que, en realidad, se encuentra previsto y diferenciado en el Tarifario LAP.
90. Finalmente, es importante destacar que el hecho de que el remolque implique un costo operativo para la aerolínea —como servicios de rampa y personal— es inherente a la operación aeroportuaria y no invalida la existencia de la alternativa. Toda decisión

operativa conlleva costos y beneficios que corresponde a cada aerolínea evaluar en función de su modelo de operación.

IV. CONCLUSIONES SOBRE EL RECLAMO FORMULADO POR AIR EUROPA

91. Por todo lo expuesto, LAP concluye que los argumentos formulados por Air Europa en su Reclamo carecen de sustento. En particular, ha quedado acreditado que:

- (i) la Tarifa PLB constituye una tarifa regulada, cuyo cobro deriva del Tarifario LAP vigente y no de una contratación individual o aceptación expresa de cada puente de abordaje;
- (ii) el cobro por las PEA MARS responde a la puesta a disposición de la infraestructura aeroportuaria asociada a la posición ocupada por aeronaves código “E”, y no al uso físico parcial que la aerolínea decida realizar;
- (iii) la configuración de las PEA MARS con dos puentes de abordaje forma parte del diseño aprobado del Nuevo Terminal y responde a criterios de flexibilidad operativa y eficiencia en el uso de infraestructura escasa;
- (iv) el criterio “calza a calza” se encuentra previsto en el Tarifario LAP, es compatible con el artículo 31 del Reglamento de Usuarios y ha sido validado por la Corte Suprema como un mecanismo orientado a preservar el uso eficiente de la infraestructura aeroportuaria;
- (v) LAP cumplió con informar adecuada y oportunamente las condiciones aplicables, incluyendo la política comercial temporal de descuento del 50% sobre la Tarifa PLB, la cual hizo referencia expresa a la puesta a disposición de ambos puentes de embarque y precisó que los criterios de cobro no habían sido modificados; y
- (vi) las alternativas operativas previstas en el Tarifario y en el Reglamento OPER-R-002 —incluyendo el remolque a posición remota y la regla específica aplicable cuando no exista disponibilidad de posiciones remotas— desvirtúan la alegación de Air Europa sobre una supuesta imposición automática e indebida de una doble tarifa.

92. En tal contexto, corresponde declarar **infundado** el Reclamo presentado por Air Europa, e improcedente su solicitud de cese del cobro de la Tarifa PLB por el segundo puente de abordaje y de devolución de los montos facturados por dicho concepto. La facturación cuestionada fue emitida conforme al Tarifario LAP vigente, al Reglamento

de Usuarios, al Reglamento OPER-R-002 y al marco regulatorio aplicable a la infraestructura aeroportuaria concesionada.

93. LAP se reserva expresamente el ejercicio de todos sus derechos en sede administrativa y judicial, de ser el caso, y reafirma su compromiso con la seguridad operacional, la transparencia y la prestación eficiente de los servicios aeroportuarios en el AIJC.
94. Finalmente, debemos indicar que, de conformidad con lo establecido en la sección III del Reglamento de Atención de Reclamos, en caso estuviera en desacuerdo con lo resuelto por nuestra representada, Air Europa puede interponer recurso de impugnación ante LAP contra la presente carta de respuesta —esto es, un recurso de reconsideración o un recurso de apelación, según corresponda—, dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir del siguiente día hábil de la notificación de nuestra carta. Para tal efecto, deberá presentar el respectivo recurso de impugnación mediante una carta o correo electrónico remitido a las siguientes direcciones: mesadepartesvirtual@lima-airport.com y/o reclamos@lima-airport.com. Asimismo, puede contactarse con nuestro personal dentro del horario establecido, a través de la línea telefónica de reclamos (517-3500).

Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Atentamente,

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

TURGAY KIRCAR
Gerente Central de Operaciones

PILAR VIZCARRA
Gerente Central de Administración
y Finanzas

Adj Lo indicado_ ANEXOS:

- ANEXO A:** Política comercial publicada el 22 de julio de 2025
ANEXO B: Carta de Air Europa del 25 de marzo de 2026
ANEXO C: Carta N° C-LAP-GCF-2026-0151 del 17 de abril de 2026
ANEXO D: Carta de Air Europa del 21 de mayo de 2026
ANEXO E: Carta N° C-LAP-GCF-2026-0222 del 18 de junio de 2026
ANEXO F: Reclamo de Air Europa del 27 de julio de 2026
ANEXO G: Carta N° C-LAP-COM-2026-0766 del 14 de agosto de 2026
ANEXO H: Sentencias de Casación N° 1832-2017 y N° 2683-2021
ANEXO I: Reglamento para Asignación de puestos de estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque del AIJC
ANEXO J: Resolución Directoral N° 910-2018-MTC/12
ANEXO K: Tarifario LAP 2025
ANEXO L: Tarifario LAP 2026