

INFORME N° 013-05-GS-GAL-OSITRAN

A : Jorge Alfaro Martijena
Gerente General

De : Gerente de Supervisión (e)
Walter Sánchez Espinoza

Félix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Operación de los Puentes de Abordaje en el Aeropuerto Internacional
"Jorge Chávez"

Referencia: Oficio N° 1339-2005-MTC/12.04.AVSEC

Fecha : 7 de noviembre de 2005

I. OBJETIVO:

El objeto del presente informe es emitir opinión, solicitada mediante el documento de la referencia por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respecto a la calidad y condiciones de prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje en el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCh), de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión respectivo y a lo establecido mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 263-87-02-CD-OSITRAN, con el fin de elevar dicha opinión al Consejo Directivo de OSITRAN.

II. ANTECEDENTES Y BASE LEGAL:

1. El Numeral 5.3 del contrato de Concesión del AIJCH ("Contrato de Operación con el Operador Principal"), establece lo siguiente:

<<5.3. Contrato de Operación con el Operador Principal. El Operador Principal llevará a cabo directamente y por cuenta del Concesionario las Operaciones Principales del Aeropuerto, detalladas en el Anexo 3 del presente Contrato.

La facturación por todos los servicios que el Operador Principal preste, deberá efectuarla el Concesionario.

El Operador Principal, o quien haya precalificado por él de acuerdo a las Bases, habiendo celebrado un contrato de transferencia de tecnología, deberá mantener, durante la Vigencia de la Concesión, personal propio, calificado según los requerimientos del puesto, y con experiencia no menor a cinco (5) años en puestos similares, a los siguientes funcionarios del Aeropuerto:

- (a) Gerente General;
- (b) Gerente de Operaciones;
- (c) Gerente de Seguridad;
- (d) Gerente Comercial; y
- (e) Gerente de Abastecimiento y Mantenimiento.

(...)>>

2. El Numeral 1.4 del Anexo 3 (denominado “Operaciones que se lleva a cabo en el Aeropuerto”) del contrato de concesión del AIJCh, establece que las Operaciones Principales deben ser realizadas directamente por el Operador Principal y por cuenta del Concesionario. Entre dichas operaciones principales se encuentra la operación de los “Puentes de Abordaje”, los cuales están contemplados dentro del programa de inversiones del Concesionario.
3. El Literal e) del Numeral 7.1 de la Ley N° 26917 (Ley de creación de OSITRAN), establece que es función de OSITRAN, interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

En ejercicio de tal función, OSITRAN puede interpretar de oficio o a solicitud de parte, el alcance de los contratos de concesión en mérito de los cuales, las empresas concesionarias explotan la infraestructura de transporte de uso público que les ha sido entregada en concesión. Dicha interpretación surte efecto entre las partes contratantes.

4. Con fecha 13 de marzo de 2002, el Concejo Directivo de OSITRAN interpretó el Numeral 5.3 del contrato de concesión, aprobando por unanimidad el **Acuerdo N° 263-87-02-CD/OSITRAN**, en los términos siguientes:

<<a. Interpretar que la obligación que el Operador Principal mantenga “personal propio, calificado según los requerimientos del puesto” estipulada en la cláusula 5.3 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, puede ser cumplida a través de una empresa subsidiaria del Operador Principal siempre y cuando se cumpla con los siguientes requisitos:

- i) Acreditación de la actuación de FRAPORT AG en otros países a través de subsidiarias.
- ii) Concentración del objeto social para los fines previstos en el Contrato de Concesión.
- iii) Acreditación que los cinco gerentes señalados en la cláusula 5.3 del Contrato de Concesión están integrados a Lima Airport Partners S.R.L.

- b. Interpretar el concepto “llevar a cabo directamente las Operaciones Principales” estipulado en la cláusula 5.3 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el sentido que ello implica:

- i) El control del Operador Principal sobre los procesos de selección de personal, sobre la base de perfiles de puesto elaborados por FRAPORT AG y utilizados internacionalmente.
- ii) La utilización de manuales, reglamentos y procedimientos internacionales o que hayan sido elaborados por FRAPORT AG, para ser aplicados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y que cumplan con las regulaciones nacionales e internacionales.

- iii) El desarrollo y utilización de políticas y programas de capacitación de carácter general y específico para el personal que realice las operaciones principales utilizando los estándares de FRAPORT en su operación internacional.
- c. Requerir que el Contrato de Operación suscrito entre el Concesionario Lima Airport Partners S.R.L. y el Operador Principal incluya las siguientes estipulaciones:
 - i) La declaración de FRAPORT AG que asume solidaria, ilimitada e irrevocablemente la responsabilidad que de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión y las normas legales peruanas aplicables pudiera derivarse como consecuencia de la prestación de las Operaciones Principales.
 - ii) La declaración de FRAPORT AG que asume solidaria, ilimitada e irrevocablemente la responsabilidad de las decisiones y/o actos y/u omisiones en que pudieran incurrir cualquiera de los cinco gerentes contratados por su subsidiaria al llevar a cabo las operaciones principales del contrato de concesión.
 - iii) La obligación de FRAPORT AG de mantener el control de la subsidiaria o filial de conformidad con los requisitos establecidos en el numeral 1.19 del Contrato de Concesión. FRAPORT AG deberá solicitar la autorización previa de OSITRAN para transferir, liquidar o de cualquier otro modo disponer de las acciones de su subsidiaria.
 - iv) La obligación del Operador Principal FRAPORT AG de garantizar el flujo, acceso y aplicación de la tecnología por el Concesionario y su subsidiaria en lo concerniente a la totalidad de las operaciones definidas como principales de acuerdo al Contrato de Concesión.
 - v) La obligación que FRAPORT AG de que la selección, evaluación, reclutamiento, contratación y supervisión de los gerentes, la definición de los procedimientos operacionales y programas de entrenamiento, se desarrollen de acuerdo con los perfiles y estándares vigentes en FRAPORT AG. (...)>>
- 5. Con fecha 26 de noviembre de 2004, LAP remite la Carta N° LAP-GCCO-C-2004-0105, en la cual absuelven preguntas planteadas por OSITRAN mediante Oficio N° 103-04-GRE-OSITRAN, dentro del procedimiento de aprobación de la tarifa de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Embarque. En dicha comunicación LAP señala lo siguiente:

<<FRAPORT AG como Operador Principal del AIJCh cumplirá con lo siguiente:

- (i) Elaborará perfiles de puesto utilizados internacionalmente para el personal que maneje los Puentes de Embarque y tendrá el control sobre los procesos de selección de personal;
- (ii) Preparará los manuales y procedimientos a ser utilizados por el personal que maneje los Puentes de Embarque y tendrá el control sobre los procesos de selección de dicho personal;
- (iii) Desarrollará políticas y programas de capacitación de carácter general y específico para el personal que opere los Puentes de Abordaje, utilizando los estándares de FRAPORT AG en su operación internacional.

(...) de ese modo, se daría cumplimiento al requisito de que el Operador Principal realice directamente y por cuenta del Concesionario las operaciones relacionadas con los Puentes de Embarque, sin dejar de lado el estándar internacional de que sea el personal de las aerolíneas (o el de su proveedor de servicio de rampa, de ser la preferencia de la aerolínea) quien opere los Puentes de Embarque a ser utilizados para los embarques y desembarques de pasajeros desde su respectiva aeronave.>>

6. Mediante Oficio N° 1339-2005-MTC/12.04.AVSEC, el Director General de Aeronáutica Civil (e), informa que LAP ha solicitado a dicha dependencia, la Certificación de Servicio Especializado Aeroportuario habilitado en Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma, para los puentes de embarque y desembarque (PLBs), encontrándose en la Fase 3: Conformidad de la Documentación del proceso de certificación.

Señala que dentro de dicha fase se está evaluando la capacidad técnica de LAP, a través de la revisión de su Manual de Operación y Mantenimiento de los puentes de embarque (PLB's). En ese sentido, informa que en el referido manual se ha considerado *que el personal de los explotadores aéreos es el que debe operar dichos puentes.*

7. Dado que dichos puentes de embarque están incluidos como operación principal según lo que establece el Numeral 1.4 del Anexo 3 del Contrato de Concesión del AIJCH, el Director General de Aeronáutica Civil (e), solicita se le informe si los puentes de abordaje deben ser operados por el personal de LAP.

III. ANÁLISIS:

- **DE LA RESPONSABILIDAD Y EL PODER DE ORDENACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO POR PARTE DEL CONCESIONARIO:**

8. Un primera consideración que se debe tomar en cuenta, es que el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (AIJCH), es el título que otorga a la empresa concesionaria, Lima Airport Partners. S.R.L. (en adelante, LAP), entre otros, los siguientes derechos:

- a. De acuerdo a lo que establece la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión del AIJCH, referida al objeto, otorgamiento y ámbito de la concesión, el Concedente¹, en mérito del Contrato de Concesión, otorga al Concesionario, lo siguiente:

- Derecho al Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión.
- La responsabilidad de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión).
- La responsabilidad de la asignación de slots para aterrizaje y despegue.
- La responsabilidad de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3, 4, 5 y 14 del contrato.

¹ Que es el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- b. El Numeral 5.1 del Contrato de Concesión, establece que durante la vigencia de la concesión, el concesionario tendrá la posesión, el uso y disfrute de los Bienes de la concesión, la operación del Aeropuerto, la prestación de servicios aeroportuarios, la implementación de las Mejoras y el ejercicio de los derechos necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el contrato de concesión y las “Leyes Aplicables”².

Del mismo modo, éste numeral establece que el Concesionario será responsable frente al Concedente, por la prestación de las Operaciones Principales.

- c. El Anexo 3 del contrato de concesión señala que el servicio de “Puentes de Abordaje” (embarque y desembarque de pasajeros mediante “Mangas”), es una Operación Principal que obligatoriamente debe llevarse a cabo en el AIJCH, de acuerdo a los “Requisitos Técnicos Mínimos” y según los planes de expansión (los cuales forman parte de la Propuesta Técnica, que es el Anexo 6 del contrato de concesión).

En ese sentido, es importante tomar en cuenta que la responsabilidad de LAP frente al Estado, por la prestación de las Operaciones Principales y No Principales, está definida por el cumplimiento de los “Requisitos Técnicos Mínimos” (RTM)³ y las “Leyes Aplicables”.

Con relación a ello, cabe mencionar que la obligación de aplicar los RTM en la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, está estipulada (entre otros), en los numerales 1.51, el último párrafo del Numeral 5.5., el Anexo N° 3 y el punto 1.1. del Anexo N° 14 del contrato de concesión del AIJCH.

- d. El Anexo 4 (relativo a la “Seguridad Integral” en el AIJCH) del contrato de concesión, establece los lineamientos de seguridad que deberá ejecutar obligatoriamente LAP en la operación del Aeropuerto, dentro de los que está las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- 9. Asimismo, el otorgamiento de tales derechos está contemplado en al D.S. N° 059 – 96 – PCM (TUO)⁴, el cual establece lo siguiente:

² De acuerdo al Numeral 1.28 del contrato de concesión, “Leyes Aplicables” significa cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental.

³ De acuerdo al Numeral 1.51 del contrato de concesión del AIJCh, los “Requisitos Técnicos Mínimos” son aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

⁴ Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.

- a. En el Artículo 13°, señala que el contrato de concesión constituirá título suficiente para que el concesionario haga valer los derechos que dicho contrato le otorga frente a terceros, y que éste podrá explotar el o los bienes objeto de la concesión por cuenta propia o por medio de terceros, quedando siempre como único responsable frente al Estado.
- b. En el Artículo 35°, que el concesionario percibirá como compensación por las obras y servicios que explote, la tarifa, precio, peaje, u otro sistema de recuperación de la inversión establecido, así como los beneficios adicionales expresamente convenidos en el contrato, tales como concesiones para servicios turísticos, autoservicios, publicidad y otros.

Además, dicha norma establece también que el contrato de concesión establecerá, en su caso, los mecanismos que aseguren al concesionario la percepción de los ingresos por tarifas, precios, peajes u otros sistemas de recuperación de las inversiones, de acuerdo con la naturaleza de la concesión. El concesionario no podrá establecer exenciones en favor de usuario alguno.

- c. En el literal b) del Artículo 37°, que durante la etapa de explotación, el concesionario deberá prestar los servicios a su cargo en forma continua, debiendo facilitar la prestación del servicio en condiciones de absoluta normalidad, eliminando las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o riesgos excesivos, excepto cuando la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o urgente reparación, y; prestándolo ininterrumpidamente, salvo situaciones excepcionales debidas a caso fortuito o fuerza mayor.
10. Del mismo modo, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece en el Numeral 76.1, que : ***“en todo aeródromo público, existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a su dirección y régimen interno.”***

De acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión del AIJCH, la prestación de los servicios a cargo del concesionario debe llevarse a cabo de acuerdo a las “Leyes Aplicables”, lo cual comprende la Ley N° 27261, Ley General de Aeronáutica Civil y sus normas reglamentarias y complementarias (Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP’s). Todas ellas son normas de obligatorio cumplimiento para LAP.

11. Del marco legal anterior se infiere lo siguiente:
- a. El Contrato de Concesión del AIJCH, constituye el título que confiere a LAP la autoridad necesaria para la prestación y para la ordenación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos a su cargo, en el AIJCH. Ese poder de ordenación del servicio debe ejercitarse conforme a las “Leyes Aplicables”.
 - b. Esa titularidad está prevista en el TUO de concesiones.
 - c. Dicha titularidad está también expresamente contemplada en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

12. En ese sentido, la respuesta a **DGAC** la sobre la obligatoriedad de la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros a través de puentes de abordaje (mangas) en el AIJCH por parte de LAP; está dada por el poder que tiene ésta en virtud a su calidad de concesionario del Estado, para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

En virtud a tal calidad, es que LAP goza de los poderes de “policía prestacional”, que son imprescindibles y necesarios para la correcta prestación del servicio y sin los cuales éste no podría prestarse debidamente. **Dichos poderes le permiten ordenar y decidir las condiciones de prestación de los servicios, de manera acorde con la legislación aplicable.**

Esos poderes de “policía prestacional”⁵ se atribuyen al concesionario en virtud al contrato de concesión, y en nuestro ordenamiento con base a lo establecido en el TUO de concesiones, así como lo expresamente establecido en el Numeral 76.1 de la Ley de Aeronáutica Civil. Están vinculados intrínsecamente a la actividad prestacional, son inseparables de ésta y no pueden calificarse como públicos porque son ejercidos por un sujeto privado.

13. En efecto, debe considerarse que la empresa concesionaria del AIJCH, realiza la gestión indirecta de servicios calificados como servicios públicos, y otros cuya prestación es de interés general y que en todos los casos están sometidos en diversos aspectos a consideraciones de interés público.

En ese sentido, aún cuando la titularidad para garantizar la prestación del servicio la conserva el Estado, que es quien detenta los poderes públicos y la facultad normativa sectorial del servicio, es decir, siendo a quien corresponde de manera exclusiva ejercer atribuciones de imperio o propias de la Administración Pública; LAP como empresa concesionaria del AIJCH, goza de los poderes de “policía prestacional” que se le otorga en virtud al contrato de concesión, lo que lo convierte en una suerte de colaborador de la Administración Pública.

14. Estos poderes de “policía prestacional” se traducen en el ejercicio de *<<todos los derechos necesarios para que cumpla con las obligaciones a su cargo establecidas en el contrato de concesión y las “Leyes Aplicables”>>*, tal como señala expresamente el Numeral 5.1 del contrato de concesión del AIJCH.

En tal virtud, en ejercicio de tales poderes, LAP está facultada a decidir la utilización de la infraestructura aeroportuaria de uso público a su cargo, de la manera más eficiente posible y procurando también una prestación continua, eficiente y segura de los de los servicios a su cargo.

⁵ Al respecto, se puede consultar el siguiente artículo: “Los Poderes del concesionario de servicios públicos locales”, de Íñigo Sanz Rubiales (Profesor Titular de Derecho Administrativo de la Universidad de Valladolid), publicado en la Revista de Estudios de la Administración Local (REAL), N° 291. Especial de Homenaje a Sebastian Martin-Retortillo.

15. Sin embargo, tratándose de actividades y servicios aeroportuarios y aeronáuticos, la necesidad de garantizar la provisión de infraestructura y servicios que sean seguros, de acuerdo a lo establecido en las “Leyes Aplicables” y los “Requisitos Técnicos Mínimos” y “Estándares Básicos” del contrato de concesión, es una obligación legal sustancial de la empresa concesionaria.
16. Del mismo modo, se debe considerar que la infraestructura aeroportuaria de uso público es escasa. En ese sentido, la utilización de la infraestructura está condicionada a la disponibilidad de espacio, y a lo establecido en las normas de seguridad, cuyo cumplimiento está a cargo del órgano sectorial competente.

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 27261, Ley General de Aeronáutica Civil, el órgano competente para velar por la aplicación y cumplimiento de las “Leyes Aplicables” relativas a la seguridad de la prestación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos, es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

- **DEL ALCANCE DE LAS OBLIGACIONES DE LAP CON RELACIÓN A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS MEDIANTE PUENTES DE ABORDAJE:**

17. Acatando lo dispuesto por OSITRAN mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 263-87-02-CD/OSITRAN, LAP ha cumplido con remitir a OSITRAN información actualizada respecto a su plan de adecuación de cumplimiento del referido Acuerdo, y a lo establecido en el Numeral 5.3 del contrato de concesión.

En tal sentido, se debe señalar que LAP ha cumplido con acreditar ante OSITRAN lo siguiente:

- a. Acreditar la actuación de FRAPORT AG en otros países a través de subsidiarias.
- b. Acreditar la concentración del objeto social de FRAPORT PERU SAC, para los fines previstos en el contrato de concesión del AIJCh.
- c. Acreditar que los cinco gerentes señalados en el Numeral 5.3 del Contrato de Concesión: Gerente General, Gerente Central de Operaciones, Gerente Central Comercial, Gerente de Seguridad y Gerente de Mantenimiento e Infraestructura, están integrados a Lima Airport Partners S.R.L.
- d. Acreditar el control de FRAPORT AG sobre los procesos de selección del personal, sobre la base de las “Descripciones de puestos” de los precitados cinco gerentes, elaboradas originalmente por FRAPORT AG, según la estructura organizacional de LAP, el Contrato de Concesión, los requerimientos especiales del proyecto y cargos similares en FRAPORT AG. Los perfiles fueron ajustados por FRAPORT AG-BET para reflejar ajustes organizacionales en Julio del 2004, puestos en conocimiento de

OSITRAN con Carta LAP-GCCO-C-2004-00049 del 5 de agosto del 2004.

- e. Acreditar la utilización de los manuales, reglamentos y procedimientos internacionales que hayan sido elaborados por FRAPORT AG, para ser aplicados en el AIJCH y cumplan con las regulaciones nacionales e internacionales.
 - f. Acreditar el desarrollo y utilización de políticas y programas de capacitación general y específica para el personal que realice las operaciones principales utilizando los estándares de FRAPORT en su operación internacional.
18. En consecuencia, se debe señalar que desde la aprobación del Acuerdo N° 263-87-02-CD/OSITRAN, OSITRAN ha cumplido con verificar y monitorear el cumplimiento de la aplicación del Numeral 5.3 del contrato de concesión, así como de lo establecido en el referido Acuerdo de Consejo Directivo por parte de LAP, hasta la fecha.
19. En ese sentido, con el fin de absolver el cuestionamiento efectuado por la DGAC; es necesario considerar que desde el punto de vista legal los Puentes de Embarque (PLBs) forman integrante del Terminal del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

En efecto, los Puentes de Abordaje han sido calificados por OSITRAN como Facilidades Esenciales, de acuerdo al Reglamento Marco de Acceso de la infraestructura de transporte de uso público de OSITRAN (REMA), y en ejercicio de su marco legal.

Adicionalmente, se debe considerar que el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, es un Servicio Esencial, derivado de la explotación de infraestructura aeroportuaria de uso público; que es necesario para completar la cadena logística de transporte en una relación origen-destino.

20. Los puentes de abordaje son Facilidades Esenciales, por tratarse de instalaciones que constituyen superestructura conectada al Edificio Terminal, que por razones operativas se consideran parte integrante éste⁶, siendo que para su utilización, éstos requieren su permanente adaptación a dicho edificio.

De conformidad con lo que establece el Código Civil y el REMA, los Puentes de Abordaje son Facilidades Esenciales que constituyen bienes integrantes de la infraestructura aeroportuaria, parte de “la red” que constituye el monopolio natural bajo la competencia de OSITRAN, y, por tanto, al estar afectados en su utilización de manera permanente al Edificio Terminal, siguen la condición de este bien principal⁷.

⁶ Código Civil: Artículo 887º: “Es parte integrante lo que no puede ser separado sin destruir, deteriorar o alterar el bien del bien. Las partes integrantes no pueden ser objeto de derechos singulares”.

⁷ Código Civil: Artículo 889º: “Las partes integrantes de un bien y sus accesorios siguen la condición de éste...”

21. Por otro lado, en el marco de esa perspectiva, se debe tomar en cuenta que el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante la utilización de los Puentes de Abordaje, está bajo el ámbito de competencias de la Gerencia Central de Operaciones.
22. Es así que, de acuerdo al perfil del puesto de “Gerente Central de Operaciones”, elaborado por FRAPORT AG y utilizado en el proceso de selección respectivo, por parte del Operador Principal, el “Gerente Central de Operaciones” tiene las siguientes funciones:

- Gerente Central de Operaciones

Tarea principal: Manejar, dirigir, coordinar y mantener, a través del personal gerencial, una segura y eficiente operación del Aeropuerto. Es responsable del funcionamiento en conjunto de las Operaciones y Mantenimiento, los Terminales y Cargo, los Servicios de Seguridad, así como del Marketing en Aerolíneas y Aviación.

23. Asimismo, se debe señalar que la capacitación del personal que opera los PLBs es ejecutada por la Gerencia Central de Operaciones, a través de la Jefatura de Operaciones Aeronáuticas, que depende de la Gerencia de Operaciones, la que a su vez depende y reporta directamente a la Gerencia Central de Operaciones.

La Gerencia de Operaciones, a través del personal de la Jefatura de Operaciones Aeronáuticas, ha recibido de FRAPORT AG la capacitación requerida para obtener la licencia de operadores de PLBs y a su vez poder instruir y certificar al personal de LAP, de las Aerolíneas y de las Empresas de Rampa.

24. Del mismo modo, se debe señalar que en el mes de diciembre del 2004, LAP cursó una convocatoria personalizada a las aerolíneas y operadores de servicios de rampa, con el fin de que designen al personal que operaría los PLBs y que en consecuencia requeriría de la capacitación respectiva.
25. En el mes de enero del 2005, FRAPORT envió al AIJCH un instructor experimentado, el señor Antonio Roldán, operador de PLB en el aeropuerto de Frankfurt, con el fin de certificar a los instructores de LAP. El señor Roldan instruyó, evaluó y certificó a los instructores LAP: Señores Pablo Meza y Eleazar Rivera.

Los instructores LAP, señores Meza y Rivera, elaboraron el “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y Sistema de Atraque de Aeronaves”, el mismo que se basa en el Manual de Operación y Mantenimiento proporcionado por el fabricante Thyssenkrupp. Al respecto, se debe señalar que el “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y sistema de atraque de aeronaves de LAP” (O&M.6-P-12), ha sido revisado por el Gerente de Operaciones y Mantenimiento, y aprobado por el Gerente Central de Operaciones, con fecha 27 de junio de 2005.

Los instructores LAP, con el soporte de la empresa Thyssenkrupp, fabricante de los PLBs adquiridos por LAP, y el apoyo del instructor de FRAPORT,

iniciaron el dictado de los cursos de capacitación a los diferentes grupos que se presentaron.

26. En una primera etapa, los cursos consisten en una hora de teoría y siete horas de práctica, y una segunda etapa, de ocho horas de práctica. Durante la hora de teoría de la primera etapa, se expone la ubicación de los PLBs, sus componentes y el modo de operación, haciéndose entrega del Manual de Operaciones del fabricante a cada uno de los alumnos.

Luego de completar las 16 horas de instrucción, se procede a la evaluación; el personal aprobado recibe de LAP, la licencia de operador de PLBs en el AIJCH.

A la fecha se ha capacitado a mas de 400 personas, pero sólo han sido evaluadas y certificadas setenta y una (71) de ellas, que incluyen a las designadas por las aerolíneas y empresas de rampa para operar los PLBs en el AIJCH y por parte de LAP; a los Supervisores de Operaciones, Oficial de Seguridad Operacional y Coordinadores de Operaciones. Estos últimos continúan capacitando y evaluando permanentemente a los operadores de PLBs del AIJCH.

27. El Programa de Capacitación e Instrucción del personal de la Gerencia de Operaciones, dependiente de la Gerencia Central de Operaciones (FRAPORT) fue desarrollado por el instructor del aeropuerto de Frankfurt, enviado por FRAPORT AG, quien instruyó, evaluó y certificó al personal de la Gerencia de Operaciones.
28. El personal de la Gerencia de Operaciones, instruido y certificado por FRAPORT AG, es quien a su vez instruye y certifica al personal de las aerolíneas y de las empresas operadoras del servicio de rampa, así como al propio personal de LAP, según se requiera.
29. La Gerencia de Supervisión de OSITRAN, ha verificado que los servicios de operación de los Puentes de Embarque el AIJCH, han sido prestados por el "Operador Principal", en los términos de interpretación del Numeral 5.3 del contrato de concesión, a que se refiere el Acuerdo N° 263-87-02-CD/OSITRAN; por lo que se debe señalar que no se ha incurrido en incumplimiento del Numeral 5.3 del contrato de concesión del AIJCH.
30. En el marco de lo expuesto, se debe considerar que con independencia de quién opere directamente y personalmente los Puentes de Embarque, la relación jurídica prestacional relativa al "Servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje", se establece formalmente únicamente entre LAP y los usuarios relevantes (en este caso las aerolíneas), tal como lo establece el contrato de concesión del AIJCH. **Tan es** así, que el Numeral 5.3 del contrato de concesión del AIJCH señala expresamente que "la facturación por todos los servicios que el Operador Principal preste, deberá efectuarla LAP".
31. Por ende, en caso que las aerolíneas no acepten dirigir la operación de Puentes de Embarque, LAP esta obligado a realizarla en su calidad de responsable de la operación principal (FRAPORT). En tal supuesto, en la medida que el servicio de operación de la manga, pueda ser prestado por LAP o por terceros (es decir, la línea aérea cuente con distintas opciones

para contratar el servicio de operación de la manga)se trata de un servicio sujeto a un régimen de libre competencia y por lo tanto no sujeto a regulación tarifaria.

32. En todo caso, **la responsabilidad** frente al Estado y a los usuarios por la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, es de LAP. Sin perjuicio de ello, LAP podrá repetir contra aquellas aerolíneas o empresas prestadoras del servicio de rampa, en los casos en que el personal designado por éstas para que les opere los Puentes de Abordaje, causen daños, de conformidad con los términos en que la DGAC apruebe el “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y sistema de atraque de aeronaves de LAP”.
33. En consecuencia, somos de la opinión que de acuerdo a los términos de cumplimiento del Numeral 5.3 del contrato de concesión, a que se refiere la interpretación efectuada mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 263-87-02-CD/OSITRAN, la operación de los Puentes de Embarque puede ser realizada en principio por LAP o, si hay acuerdo de partes, por el personal de las aerolíneas y operadores de servicios de rampa, siempre que este haya sido debidamente instruido, capacitado y certificado por los instructores de LAP; los que a su vez son certificados y capacitados por el Operador Principal del AIJCH, de acuerdo a los procedimientos y manuales aprobados por éste.

IV. CONCLUSIONES

1. El Contrato de Concesión del AIJCH, es el título que confiere a LAP la autoridad necesaria para la prestación y la ordenación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos a su cargo, en el AIJCH, dentro de lo cual está comprendido el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, como Operación Principal. Esa titularidad está también expresamente contemplada en el TUO de concesiones y la Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
2. El Gerente Central de Operaciones de LAP, de quien depende la ejecución de los servicios de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, forma parte del personal de FRAPORT AG, Operador Principal del AIJCH.

El Gerente de Operaciones y sus dependientes: el Jefe de Operaciones Aeronáuticas, el Jefe de Terminal y Atención al Cliente, el Jefe de Carga Aérea y el Coordinador de Operaciones, son personal propio y calificado del Concesionario, de acuerdo a los manuales y procedimientos de FRAPORT AG.
3. El “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y sistema de atraque de aeronaves de LAP” (O&M.6-P-12), ha sido revisado por el Gerente de Operaciones y Mantenimiento, y aprobado por el Gerente Central de Operaciones de LAP.
4. La capacitación del personal que opera los PLBs es ejecutada por la Gerencia Central de Operaciones, a través de la Jefatura de Operaciones Aeronáuticas, dependiente de la Gerencia de Operaciones, la que a su vez depende y reporta directamente de la Gerencia Central de Operaciones.

5. La operación de los Puentes de Embarque corresponde en principio a LAP. Sin embargo, es legalmente factible que pueda ser realizada por el personal de las aerolíneas y operadores de servicios de rampa, siempre que hayan sido debidamente instruidos, capacitados y certificados por los instructores de LAP, los que a su vez, son certificados y capacitados por el Operador Principal del AIJCH (FRAPORT), de acuerdo a los procedimientos y manuales aprobados por éste.
6. Por ende, en caso que las aerolíneas no acepten dirigir la operación de Puentes de Embarque, LAP esta obligado a realizarla en su calidad de responsable de la operación principal (FRAPORT). En tal supuesto, en la medida que el servicio de operación de la manga pueda ser prestado por LAP o por terceros (es decir, la línea aérea cuente con distintas opciones para contratar el servicio de operación de la manga) se trata de un servicio sujeto a un régimen de libre competencia y por lo tanto no sujeto a regulación tarifaria.
7. Independientemente de a quién pertenezca el personal que opere directamente los Puentes de Abordaje, la relación prestacional relativa al servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje del AIJCH, se constituye entre LAP y los usuarios de tal servicio. Por lo que es siempre LAP quien asume responsabilidad frente al Estado, en su calidad de operador del AIJCH.

Atentamente,

WALTER SANCHÉZ ESPINOZA
Gerente de Supervisión (e)

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

FVZ/gsg
REG-SAL-GS-GAL-05-8515
MP: 7013