

## **INFORME N° 017-05-GS-GAL-OSITRAN**

A : Jorge Alfaro Martijena  
Gerente General

De : Walter Sánchez Espinoza  
Gerente de Supervisión (e)

Félix Vasi Zevallos  
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Responsabilidad por la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje (Mangas) en el AIJCH.

Referencia: Informe N° 013-05-GS-GAL, Carta N° GCCO-C-2005-00159 de fecha 28 de noviembre de 2005

Fecha : 06 de diciembre de 2005

---

### **I. OBJETIVO:**

El objeto del presente informe es precisar el Numeral 32 del informe de la referencia, en lo relativo a los alcances de la responsabilidad generada por la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de abordaje en el AIJCH. Dicho numeral señala lo siguiente:

*“ 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”.*

### **II. ANTECEDENTES:**

1. Con fecha 08 de noviembre de 2005 se emite el Informe N° 013-05-GS-GAL, el mismo que fue aprobado mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 716-190-05-CD-OSITRAN. Dicho informe se emitió a solicitud de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien consultó a OSITRAN con relación a la calidad de los puentes de abordaje como una “Operación Principal”.

2. Con fecha 18 de noviembre de 2005, se remite a la DGAC y a Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), el Oficio Circular N° 099-05-GG-OSITRAN, al que se adjunta el precitado informe y Acuerdo de Consejo Directivo.
3. Con fecha 28 de noviembre de 2005, LAP remite a OSITRAN la Carta N° LAP-GCCO-C-2005-00159, en la que solicita que se precise los alcances del Numeral 32 del Informe N° 013-05-GS-GAL.

### III. ANALISIS:

- **MARCO NORMATIVO:**

4. Con el fin de comprender los alcances del Numeral 32 del Informe de la referencia, se debe tomar en cuenta que en virtud al contrato de concesión, el Estado otorgó a LAP los siguientes derechos y obligaciones:
  - a. Derecho al Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión.
  - b. La responsabilidad de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión).
  - c. La responsabilidad de la asignación de slots para aterrizaje y despegue.
  - d. *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.

5. Asimismo, el Numeral 5.1 del Contrato de Concesión, establece que *el Concesionario será responsable solidario con el Operador Principal (FRAPORT AG) frente al Concedente*, por la prestación de las Operaciones Principales.

A su vez, al 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* y que la responsabilidad de LAP frente al Estado por la prestación de éstas se define por el cumplimiento de lo establecido en los “Requisitos Técnicos Mínimos” y las “Leyes Aplicables”.

6. En ese sentido, la prestación de los servicios a cargo del concesionario debe llevarse a cabo de acuerdo a las “Leyes Aplicables”, dentro de las que se encuentra la Ley N° 27261, Ley General de Aeronáutica Civil (LGAC) y sus normas reglamentarias y complementarias (Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP’s: la RAP-111 de especial relevancia en el presente caso), así como la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil. Estas normas aeronáuticas señalan lo siguiente:

- a. El Numeral 76.1 de la LGAC establece que en todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a su dirección y régimen interno.
- b. De acuerdo a lo anterior, la Ley N° 28404, Ley de Seguridad de la Aviación Civil, establece que: *“El Estado peruano delega a los Operadores de Aeródromos la función de seguridad en sus respectivos Aeródromos*, la

misma que podrá ser recuperada por el Estado a través de sus instituciones militares o policiales por decreto supremo, en caso de que se vea afectada la seguridad nacional”.

- c. El Numeral 111.5 de la RAP-111 establece que el operador del aeropuerto (en este caso LAP), deberá exigir el cumplimiento de la RAP-111 dentro del AIJCh, debiendo emitir un reporte mensual a la DGAC de las faltas cometidas y deficiencias encontradas, con la finalidad de su registro y acción correctiva por parte de la autoridad. Asimismo, que LAP deberá preparar un manual de plataforma, que establecerá *los procedimientos para el equipo*,
7. Por otro lado, el Artículo 13° del 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 (TUO), establece que el contrato de concesión constituye 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.*
- RESPONSABILIDADES VINCULADAS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE EMBARQUE Y DESMBARQUE DE PASAJEROS Y LA UTILIZACIÓN DE PUENTES DE ABORDAJE:
8. En atención al marco legal a que se ha hecho referencia, es claro que desde el punto de vista jurídico y operativo, existente una clara diferencia entre:
  - a. Lo que constituye la responsabilidad generada por la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de abordaje (Mangas), la cual está determinada por el contrato de concesión del AIJCH, y;
  - b. Lo que constituye propiamente la responsabilidad que se pueda generar por maniobrar inadecuadamente los puentes de abordaje, lo cuál debería estar definido en el “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y Sistema de Atraque de aeronaves” de LAP, en cumplimiento de lo establecido en la RAP-111.
9. En efecto, LAP es responsable por la prestación del servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de abordaje, como titular de la obligación contractual de llevar a cabo las Operaciones Principales.

También lo es de todo el proceso operativo de prestación del servicio, en el caso que el personal a su cargo maniobre los Puentes de Abordaje, de modo que cause daños a terceros.

Sin embargo, en el caso que las aerolíneas a las que LAP brinda el servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante Puentes de Abordaje, designen personal (calificado por LAP) para la operación de las Mangas en su beneficio en cada caso, las aerolíneas deben responder por las actuaciones de dicho personal a su cargo, en el caso que la negligencia o impericia de

éstos al maniobrar los puentes de abordaje, cause daños personales o materiales.

Para tal efecto, LAP puede solicitar las pólizas de seguro y garantías requeridas, de acuerdo al Artículo 18° del Reglamento Marco de Acceso a la infraestructura de transporte de Uso Público.

10. En ese sentido, considerando que de acuerdo al contrato de concesión las Operaciones Principales deben llevarse a cabo cumplimiento las “Leyes Aplicables”; el “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y Sistema de Atraque de Aeronaves” de LAP deberá establecer en cada uno de las etapas del procedimiento de prestación del servicio, las responsabilidades que pudieran generarse en cada caso, sea que LAP Opere las Mangas directamente, o que maniobre los puentes de abordaje el personal designado para tal efecto por las aerolíneas.

#### **IV. CONCLUSIONES**

1. Desde el punto de vista legal y operativo, existe una diferencia entre lo que constituye la responsabilidad de LAP frente al Estado por la prestación del servicio concesionado, la cual está delimitada por el contrato de concesión; de lo que constituye la responsabilidad que pueda generarse como consecuencia de la impericia del personal de la aerolínea designado, al maniobrar el equipo constituido por los Puentes de Embarque, la cual no está definida en el contrato de concesión.
2. La responsabilidad que se pueda generar por daños personales o materiales causados en el AIJCH, como consecuencia de la negligencia o impericia del personal de la aerolínea designado, al maniobrar el equipo constituido por los Puentes de Embarque, debe estar delimitada en cada uno de los pasos del procedimiento operativo, en el “Procedimiento de Operación de Puentes de Embarque y Desembarque y Sistema de Atraque de aeronaves”, en cumplimiento de la RAP-111.

Atentamente,

**WALTER SANCHÉZ ESPINOZA**  
Gerente de Supervisión (e)

**FELIX VASI ZEVALLOS**  
Gerente de Asesoría Legal