

## **INFORME N° 052-04-GRE-OSITRAN**

Para: Jorge Alfaro Martijena  
Gerente General

De: Lincoln Flor Rojas  
Gerente de Regulación (e)

Ana Oliva Chacón  
Analista de Regulación

Asunto: Reconsideración a la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN:  
cargo de acceso por autoservicio de rampa en el IAJCH.

Referencia: Recurso de Reconsideración contra Resolución de Consejo  
Directivo N° 026-2004-CD/OSITRAN presentado por  
AEROCONDOR, AERO TRANSPORTE y AVIACION LIDER

Fecha : 14 de setiembre de 2004

---

### **1. ANTECEDENTES**

- 1.1. Resolución de Consejo Directivo N° 026-2004-CD/OSITRAN, con fecha 31 de mayo de 2004, notificada a la Lima Airport Partners, concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) el 7 de junio de 2004, mediante la cual se fija los Cargos de Acceso aplicables a las empresas que prestan servicios de Rampa en el AIJCH, así como a las que se auto asisten.
- 1.2. Recursos de Reconsideración (RR) contra la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN, presentados por las empresas AEROCONDOR S.A.C., AERO TRANSPORTE S.A. y AVIACION LIDER S.A. el 10, 12 y 19 de agosto de 2004, respectivamente.
- 1.3. Conforme al artículo 149° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, los recursos de reconsideración serán resueltos por OSITRAN dentro del mismo procedimiento administrativo..
- 1.4. Informe N° 082-04-GAL-OSITRAN de fecha 18 de agosto de 2004, mediante el cual la Gerencia de Asesoría Legal concluye que el Recurso de Reconsideración presentado por AEROCONDOR S.A.C. y AERO TRANSPORTE S.A. es extemporáneo por lo que el Consejo Directivo de OSITRAN debe declararlo improcedente.
- 1.5. Informe N° 084-04-GAL-OSITRAN de fecha 20 de agosto de 2004, mediante el cual la Gerencia de Asesoría Legal remite el análisis relativo a la fundamentación legal de las reclamaciones presentadas por la empresas AEROCONDOR S.A.C. y AERO TRANSPORTE S.A. contra la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN.

- 1.6. Informe N° 294-04-GS-C1-OSITRAN del 1 de setiembre de 2004, que recomienda que esta gerencia evalúe los argumentos contenidos en dichos recursos y determinar si los mismos ameritan una modificación a la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN.
- 1.7. Acuerdo N° 525-149-04-CD-OSITRAN de fecha 7 de setiembre de 2004, que declara improcedente los RR presentados por AEROCONDOR S.A.C., AERO TRANSPORTE S.A. y AVIACION LIDER S.A. en contra de la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN.

## **2. OBJETIVO**

Atender la reclamación de las empresas, en virtud a lo establecido por el acuerdo de Consejo Directivo N° 525-149-04-CD-OSITRAN, y evaluar los argumentos presentados para determinar si los mismos ameritan una modificación, aclaración o precisión a la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN a la luz de los elementos presentados.

## **3. ANÁLISIS DEL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN (RR)**

Los recursos de reconsideración presentados por las tres (3) empresas tienen un contenido de información muy similar; en el caso de las dos primeras empresas de la referencia el contenido de los documentos es igual en fondo y forma, sólo los anexos presentados difieren. Por lo tanto, el presente informe analizará conjuntamente los RR presentados por las empresas que argumentan que el cargo de acceso no es aplicable debido a que:

- LAP no puede cobrar por un servicio que no presta y que el concepto de uso de áreas comunes está incluido e el cargo por alquiler de espacios.
- Es contrario a lo dispuesto por la RAP 111 emitida por la DGAC.
- LAP no puede determinar el segmento de empresas que se autoasisten de manera arbitraria.

### **Naturaleza del servicio cobrado**

Con relación a la generación del derecho que corresponde al cargo en cuestión es preciso diferenciar en el pago por los servicios de asistencia en tierra (manipulación en tierra, servicios de rampa o *ground handling*) dos componentes: (i) el cobro que remunera las actividades que asisten a la nave en el procesamiento de pasajeros y carga para ponerla operativa; y, (ii) el cobro que remunera al uso de instalaciones aeroportuarias calificadas como facilidades esenciales. Este último es el denominado cargo de acceso y cubre los costos asociados a la recuperación y mantenimiento de la infraestructura que debe pagar el agente económico o empresa dedicada a este rubro o aerolínea, que provea los servicios de asistencia en tierra.

De acuerdo a lo que establece el Literal c) del Artículo 3° del Reglamento Marco de Acceso a la infraestructura de transporte de uso público (REMA), aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN; el Cargo, Precio o Tarifa de Acceso es la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar la Facilidad Esencial.

Por otro lado, el contrato de concesión otorga a las empresas concesionarias el derecho de explotar económicamente las infraestructuras de transporte otorgadas en concesión. En ese sentido, la utilización de una Facilidad Esencial aeroportuaria por parte de un usuario intermedio, otorga a la Entidad Prestadora el derecho de cobrar el cargo de acceso correspondiente. Si un usuario intermedio utiliza una Facilidad Esencial aeroportuaria (como es el caso de la rampa del AIJCH), cuya explotación económica es un derecho otorgado a la Entidad Prestadora (en este caso Lima Airport Partners S.R.L.-LAP), deberá pagar por dicha utilización. Por lo tanto, el uso que hace de la rampa una aerolínea que se autoasiste otorga a LAP el derecho de cobrar por dicho uso el cargo de acceso correspondiente.

Con relación a que el pago por el uso de instalaciones por los servicios de rampa está contenido en el arrendamiento por espacios en el AIJCH, cabe señalar que el pago por uso de instalaciones comunes para el servicio de rampa es un concepto diferente al pago por arrendamiento o alquiler como ya se estableció líneas arriba, pues éste último considera el uso exclusivo de un espacio por parte de un agente o un grupo de agentes económicos.

### **Indicaciones del RAP 111**

Las empresas de transporte aéreo señalan que no es aplicable el pago por uso de instalaciones pues no las empresas de transporte aéreo no están calificadas por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) como operadores que prestan el servicio de rampa.

Al respecto cabe mencionar que la certificación de la DGAC es un procedimiento que dispone las reglas de seguridad (safety) para toda persona jurídica o natural que realice operaciones de servicios especializados aeroportuarios. Dicha certificación no comprende la contraprestación que los agentes económicos en el mercado; por lo tanto, el hecho que las líneas aéreas no certifiquen como operadores de servicio de rampa no quiere decir que no tengan que pagar a LAP por el uso de instalaciones comunes.

### **Empresas que se autoasisten**

Los RR también señalan que OSITRAN no ha definido las empresas que entran en la categoría de autoasistencia.

El servicio de asistencia en tierra tiene una acepción extensa que abarca una serie de prestaciones. En este caso, el servicio de manipulación en tierra se definirá de acuerdo a lo establecido en el Reporte Final a la Comisión Europea, preparado por SH&E Limited en 2002 que establece once (11) categorías de servicios<sup>1</sup> considerados

---

<sup>1</sup> Categorías de servicio de asistencia en tierra a las aeronaves (INFORME N° 040-04-GRE-OSITRAN)

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión
2. La asistencia a pasajeros
3. La asistencia de equipajes
4. La asistencia de carga y correo
5. La asistencia de operaciones en pista
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave
7. La asistencia de combustible y lubricante
8. La asistencia de mantenimiento en línea
9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación
10. La asistencia de transporte de superficie
11. La asistencia de mayordomía (catering)

en el servicio de manipulación en tierra. La prestación o autoprestación de cualquiera de estas categorías, excepto las categorías correspondientes a la asistencia de combustible y lubricante y a la asistencia de mayordomía (*catering*), será considerada para el cobro del cargo de acceso correspondiente.

Asimismo, es importante señalar que los servicios de asistencia en tierra prestados a un usuario en el AIJCH por una empresa constituida para tal fin, como los servicios de autoasistencia en tierra (autoservicio), situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o más categorías de servicios constituyen el mercado relevante de servicios de asistencia en tierra, tanto por las características del servicio como por el área geográfica donde se presta. Por lo tanto, si los servicios de ambos segmentos son sustituibles (técnica y económicamente), las condiciones bajo las cuales se prestan en el aeropuerto deben ser equivalentes, lo que implica que los pagos que ambos realicen al operador aeroportuario deban ser iguales.

Por lo tanto, todos los transportadores aéreos que realizan actividades relacionadas al servicio de manipulación en tierra, ya sean asistidos por compañías especializadas en tal actividad o por ellos mismos deben pagar el cargo definido en la Resolución de Consejo Directivo 026-2004-CD/OSITRAN.

Relacionado a este punto es la acotación que hace AVIACIÓN LIDER sobre el hecho que algunas aeronaves tienen equipo incorporado y no requieren de equipo adicional que las asista en tierra. Al respecto, cabe señalar que LAP cobrará únicamente a aquellos transportadores aéreos que realicen actividades relacionadas al servicio de rampa con la asistencia de cualquier equipo adicional, ya sea uno o más equipos, al que dispone en su nave. Es decir, LAP no podrá cobrar a los transportadores aéreos si es que la aeronave se asiste sin que entre a la plataforma equipo alguno, ya sea para mover, limpiar, recargar o realizar cualquier otra actividad.

### **Otros**

Finalmente, el RR señala que la norma dictada por OSITRAN atenta contra el criterio de racionalidad establecido en el Artículo 30 del DL N° 757.

Al respecto, cabe señalar que El Artículo 30° del Decreto Legislativo No. 757 se refiere a la aprobación de normas legales destinadas a unificar, reducir y simplificar drásticamente todos los procedimientos y trámites administrativos que se siguen ante los ministerios, instituciones y organismos públicos, y otras entidades de la Administración Pública de cualquier naturaleza, ya sean dependientes del Gobierno Central, Gobiernos Regionales o Locales; y, que, por lo tanto, tienen una naturaleza distinta al cobro del cargo de acceso que realiza LAP por la utilización de infraestructura aeroportuaria calificada como facilidad esencial.

## **4. CONCLUSIONES**

- 4.1. El cargo de acceso por la utilización de la Rampa en el AIJCH que realizan las aerolíneas que se autoasisten, es una contraprestación a la que LAP tiene derecho. Dicho derecho no se genera por la prestación del servicio de asistencia en tierra por parte de esta empresa, sino por el uso infraestructura calificada como Facilidad Esencial, cuya explotación económica le ha sido otorgada por un contrato de concesión y que se encuentra regulada por el REMA.

- 4.2. No existe base legal para que un usuario intermedio utilice de manera gratuita una Facilidad Esencial cuya explotación económica ha sido otorgada a una Entidad Prestadora por título legal o contractual.
- 4.3. Todos los transportadores aéreos que realizan actividades relacionadas al servicio de manipulación en tierra, ya sean asistidos por compañías especializadas en tal actividad o por ellos mismos deben pagar el cargo definido en la Resolución de Consejo Directivo 026-2004-CD/OSITRAN.
- 4.4. No es aplicable el cargo de acceso por el servicio de asistencia en tierra si es que la aeronave se asiste sin que entre a la plataforma equipo alguno, ya sea para empujar, jalar, limpiar, recargar o realizar cualquier otra actividad relacionada a la asistencia en tierra.
- 4.5. Los argumentos presentados por las empresas no ameritan una modificación, aclaración o precisión a la Resolución N° 026-2004-CD/OSITRAN. Sin embargo, es necesario que los agentes económicos involucrados conozcan las condiciones bajo las cuales se aplican los cargos de acceso.

## **5. RECOMENDACIONES**

- 5.1 Se recomienda poner de conocimiento de las empresas que brindan el servicio de asistencia en tierra y de las aerolíneas el presente informe, de acuerdo a la comunicación presentada en el Anexo.
- 5.2 El contrato de acceso de Rampa deberá precisar los alcances y límites del servicio que brinda LAP a sus usuarios, tanto empresas especializadas en brindar servicio de asistencia en tierra como a las aerolíneas que se autoasisten.

Atentamente

**LINCOLN FLOR ROJAS**  
Gerente de Regulación (e)

**ANA BEATRIZ OLIVA**  
Analista de Regulación

AO/gsg

REG-SAL-GAL-04-6865