

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/09/2023
07:58:08 -0500**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0038-2023-CD-OSITRAN**

Lima, 21 de setiembre de 2023

VISTOS:

El pedido formulado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional mediante Cartas N° 0042-2023-GG/AETAI y N° 0053-2023-GG/AETAI y el Informe Conjunto N° 00134-2023-IC-OSITRAN de las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica del Ositrán; y,

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en ejercicio de su función normativa el Ositrán tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de su competencia, entre otros, normas de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN (en adelante, REMA), se entiende por acceso, el derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una facilidad esencial como recurso necesario para brindar servicios esenciales que se integran a la cadena logística;

Que, los artículos 9 y 10 del REMA establecen las condiciones que deben cumplirse para que una facilidad o servicio, respectivamente, sean calificados como esenciales; asimismo, en el Anexo 1 de dicha norma se han listado las facilidades esenciales correspondientes a cada infraestructura y en el Anexo 2, los servicios esenciales;

Que, los servicios esenciales se establecen también por su inclusión en los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras, instrumentos que están sujetos a la aprobación por el Consejo Directivo del Ositrán, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 del REMA; y, en el mismo sentido, la provisión de tales servicios esenciales puede determinarse en aplicación del artículo 43 del REMA, el cual recoge la facultad de este órgano colegiado para emitir mandatos de acceso;

Que, con fecha 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión);

Que, mediante Resolución N° 023-2004-CD-OSITRAN de fecha 25 de mayo de 2004, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el Reglamento de Acceso de LAP, el cual fue modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2022-CD-OSITRAN de fecha 03 de agosto de 2022;

Que, mediante Carta N° 0042-2023-GG/AETAI recibida el 17 de mayo de 2023, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI), solicitó al Regulador la revisión de la regulación aplicable al Servicio CUTE (*Common Use Terminal Equipment* – Equipo Terminal de Uso Común) por considerar que se trata de un servicio esencial que debería estar bajo el alcance del REMA;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2023 18:25:35 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2023 18:22:14 -0500Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 21/09/2023 18:17:02 -0500

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante Oficio N° 05231-2023-GSF-OSITRAN de fecha 01 de junio de 2023, el Regulador solicitó a la AETAI que señale específicamente el cumplimiento de cada una de las condiciones establecidas en los artículos 9 y 10 del REMA para la calificación de un servicio y facilidad esencial, describiendo las características principales de la infraestructura vinculada al servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje que solicita sea calificada como esencial;

Que, mediante Carta N° 053-2023-GG/AETAI recibida el 12 de junio de 2023, la AETAI, remitió la información solicitada por el Regulador, necesaria para realizar la evaluación a fin de que el Servicio CUTE sea considerado un servicio esencial que debe estar sujeto al REMA del Ositrán;

Que, mediante Oficio N° 05669-2023-GSF-OSITRAN de fecha 15 de junio de 2023, el Regulador trasladó al Concesionario lo solicitado por AETAI para que remita su posición y/o comentarios al respecto; cabe indicar que se le otorgó un plazo de diez días hábiles, el cual fue ampliado por diez días hábiles adicionales en atención a lo solicitado por LAP mediante Carta N° C-LAP-GALG-2023-0002 recibida el 03 de julio de 2023;

Que, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2023-0005 recibida el 17 de julio de 2023, LAP expuso su posición respecto de lo solicitado por AETAI, indicando que el Servicio CUTE es un servicio comercial y, al no cumplir con los requisitos establecidos en la normativa vigente, no califica como un servicio esencial, por lo que tampoco forma parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje;

Que, según el artículo 4 del REMA, dicho cuerpo normativo establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso, específicamente en el Capítulo I del Título III se regula el procedimiento para la aprobación de los reglamentos de acceso de las entidades prestadoras. Entre las reglas aplicables al capítulo antes indicado, en el artículo 51 del REMA se precisa que las modificaciones a los reglamentos de acceso pueden realizarse de oficio o a solicitud de parte, en este último caso la solicitud está reservada a las entidades prestadoras;

Que, sin perjuicio de ello, tanto los usuarios intermedios como cualquier administrado pueden presentar solicitudes al Regulador para que se evalúe la posibilidad de adoptar de oficio dicha decisión; en ese sentido, la solicitud para la revisión de la regulación aplicable al servicio CUTE formulada por AETAI -como asociación a la que pertenecen algunas aerolíneas que hacen uso de él- corresponde tramitarse como un pedido para ejercer la facultad de iniciar de oficio el procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de LAP. En dicho contexto, de la calificación como facilidad o servicio esencial depende el inicio del procedimiento de oficio o, en su defecto, la denegatoria del pedido;

Que, con fecha 14 de septiembre de 2023, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización y de Asesoría Jurídica remitieron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00134-2023-IC-OSITRAN a través del cual revisaron la regulación aplicable al Servicio CUTE en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para determinar si debería ser considerado un servicio esencial sujeto a la aplicación del REMA, en el marco del pedido formulado por la AETAI;

Que, en el informe antes indicado se concluye, entre otros, que el uso del Servicio CUTE bajo los supuestos de operación señalados por AETAI, no resulta necesario para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino; por tanto, no califica como un servicio esencial de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del REMA. Asimismo, dado que el Servicio CUTE no califica como esencial, la infraestructura o equipamiento requerido para brindar dicho servicio, no califica como facilidad esencial de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del REMA;

Que, luego de la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00134-2023-IC-OSITRAN, razón por la

**PERÚ**Presidencia
del Consejo de MinistrosOrganismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
Transporte de Uso Público

Presidencia del Consejo Directivo

cual lo constituye como parte integrante de la presente Resolución, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.2 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y modificatorias;

Por lo expuesto, y sobre la base de las funciones previstas en el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en el artículo 11 del Reglamento General de Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, y en el inciso 2 del artículo 7 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y sus modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 809-2023-CD-OSITRAN del 20 de setiembre de 2023;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Denegar el pedido formulado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional - AETAI, de conformidad con los considerandos precedentes y con el Informe Conjunto N° 00134-2023-IC-OSITRAN que constituye parte integrante de la presente resolución.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución y el Informe Conjunto N° 00134-2023-IC-OSITRAN, a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. y a la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI.

Artículo 3.- Disponer la difusión de la presente resolución, así como del informe de Vistos en el Portal Institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrان).

Regístrese y comuníquese.

Firmado por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia del Consejo Directivo

Visado por
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
Gerencia General

Visado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Gerente de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

NT: 2023108723

**INFORME N° 00134-2023-IC-OSITRAN
(GSF-GAJ)**

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Josi FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/09/2023
16:25:42 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/09/2023
17:55:56 -0500

Para : **JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**
Gerente General

Asunto : Evaluación de los alcances del servicio CUTE (Common Use Terminal Equipment – Equipo Terminal de Uso Común) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : a) Carta N° C-LAP-GALG-2023-005 de fecha 17.07.2023
b) Oficio N° 05669-2023-GSF-OSITRAN de fecha 15.06.2023
c) Carta N° 053-2023-GG/AETAI de fecha 12.06.2023
d) Oficio N° 05231-2023-GSF-OSITRAN de fecha 31.05.2023
e) Carta N° 042-2023-GG/AETAI de fecha 17.05.2023

Fecha : 14 de setiembre de 2023

I. OBJETIVO:

1. En el marco del pedido formulado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional mediante cartas c) y e) de la referencia, el presente informe tiene por objeto revisar la regulación aplicable al Servicio CUTE en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH, servicio que, según AETAI, se halla conexo y es indispensable para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje AIJCH, es decir, debería ser considerado un servicio esencial sujeto a la aplicación del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público – REMA y que se brinda dentro de las áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.

II. ANTECEDENTES

2. Con fecha 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Mediante la Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el 25 de mayo de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA), el cual fue modificado mediante Resoluciones del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, N° 006-2009-DC-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial “El Peruano” el 24 de setiembre de 2005, 11 de febrero de 2009 y 18 de marzo de 2015, respectivamente.
4. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN de fecha 25 de mayo de 2004, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso de LAP (en adelante, REA), el cual fue modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN, de fecha 03 de octubre de 2018.
5. Mediante Carta N° 0042-2023-GG/AETAI recibida el 17 de mayo de 2023, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI), pidió al Regulador nuevamente la revisión de la regulación aplicable al Servicio CUTE por considerar que se trata de un servicio esencial que debería estar bajo el alcance del REMA.
6. Mediante Oficio N° 05231-2023-GSF-OSITRAN de fecha 01 de junio de 2023, el Regulador solicitó a la AETAI que señale específicamente el cumplimiento de cada una de las condiciones establecidas en los artículos 9 y 10 del REMA para la calificación de un servicio y facilidad esencial, describiendo las características principales de la infraestructura

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FIR 16806314 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/09/2023 16:51:47 -0500

Visado por: FUSTAMANTE GUTIERREZ
Maria De Los Angeles FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/09/2023 16:33:45 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/09/2023 16:29:56 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO ERNESTO
ALBERTO FIR 09830351 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 14/09/2023 16:15:24 -0500

vinculada al servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje que solicita sea calificada como esencial.

7. Mediante Carta N° 0053-2023-GG/AETAI recibida el 12 de junio de 2023, la AETAI remitió la información solicitada por el Regulador, necesaria para realizar la evaluación a fin de que el Servicio CUTE sea considerado un servicio esencial que debe estar sujeto al REMA del Ositrán.
8. Mediante Oficio N° 05669-2023-GSF-OSITRAN de fecha 15 de junio de 2023, el Regulador traslado al Concesionario lo solicitado por AETAI a fin de que remita su posición y/o comentarios al respecto.
9. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2023-0002 recibida el 03 de julio de 2023, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para atender lo solicitado por el Regulador.
10. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2023-0005 recibida el 17 de julio de 2023, LAP presentó la información solicitada por el Regulador sobre la revisión de la regulación aplicable al Servicio CUTE en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez –AIJCH.
11. Mediante Memorando N° 01401-2023-GSF-OSITRAN se remitió la documentación recibida por AETAI y LAP a la Gerencia de Asesoría Jurídica, solicitando su participación a fin de evaluar y emitir un pronunciamiento respecto a la solicitud presentada por AETAI.
12. Mediante Memorando N° 01402-2023-GSF-OSITRAN se remitió la documentación recibida por AETAI y LAP a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, a fin de que emita comentarios u observaciones respecto de lo solicitado por AETAI, en el marco de sus competencias.
13. Mediante Memorando N° 00177-2023-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, la GRE) emitió sus comentarios respecto a lo solicitado por AETAI con relación a la revisión del marco regulatorio del Servicio CUTE en el AIJC.

III. MARCO NORMATIVO

14. El artículo 6 del REMA establece que la norma es de aplicación a las entidades prestadoras que tienen la titularidad legal o contractual para realizar actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público y a los Usuarios Intermedios que presten o soliciten prestar Servicios Esenciales; no constituyendo objeto del mismo el ingreso a la infraestructura por parte de Usuarios Finales, ni el acceso a la infraestructura por parte de Usuarios Intermedios y de otros proveedores, con fines distintos a la prestación de servicios no calificados como Esenciales.
15. El literal t) del artículo 3 del REMA define los Servicios Complementarios como aquellos que cumplen las siguientes condiciones: (i) es conveniente prestar para la operación o mantenimiento de los servicios de transporte en aeropuertos, puertos, vías férreas o carreteras; (ii) pueden ser provistos utilizando la infraestructura de transporte de uso público.
16. El artículo 9 del REMA señala que se considera Facilidad Esencial a aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:
 - a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;
 - b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;
 - c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.

17. Asimismo, en el Anexo 1 del REMA se establece la lista de facilidades esenciales sujetas al régimen de acceso, encontrándose las siguientes para el caso de aeropuertos:
- Rampa.
 - Áreas de parqueo de equipos.
 - Áreas de maniobra en tierra.
 - Vías y áreas de tránsito interno.
 - **Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.**
 - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
18. De otro lado, el artículo 10 del REMA define las condiciones que deben cumplir los servicios esenciales, siendo las siguientes:
- a) Son **necesarios** para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.
 - b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.
19. En concordancia con ello, en el Anexo 2 del REMA se establece la lista de los servicios esenciales sujetos al REMA, encontrándose los siguientes para el caso de aeropuertos:
- Rampa o asistencia en tierra (autoservicios/terceros).
 - Abastecimiento de combustible.
 - **Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y counters).**
 - Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
20. Conforme a los artículos del REMA antes citados, se aprecia que todo servicio esencial para ser provisto, **requiere utilizar necesariamente una facilidad esencial**. En el presente caso, el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje para ser prestado requiere necesariamente hacer uso de la facilidad esencial de **Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje**.
21. Cabe indicar que, el REMA del Ositrán no describe ni detalla las características o condiciones que deben tener las facilidades esenciales vinculadas al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, solo precisa que las mismas se denominan Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje. No obstante, en la definición del Servicio Esencial señala que las mismas estarán conformadas por las oficinas necesarias para la operación y los counters.
22. Sin perjuicio de lo anterior, el REA de LAP, incorporó mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN, que el Sistema HBS (máquinas de rayos X) y el Servicio de Inspección de Equipaje en bodega se encontraban dentro de las facilidades y servicios esenciales vinculados a la atención de tráfico de pasajeros y equipaje, respectivamente.
23. Por otro lado, el Regulador también ha emitido Mandatos de Acceso referidos al acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado, precisando que los mismos son necesarios para brindar el sub-servicio de almacenamiento de equipaje rezagado, el cual forma parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.
24. En tal sentido, actualmente las facilidades esenciales vinculadas al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH) son las siguientes:
- a) Counters check in
 - b) Oficinas Operativas
 - c) Depósitos para el equipaje rezagado
 - d) Sistema HBS (rayos X)

25. El inciso d) del artículo 4° del REA de LAP, define -entre otros- el Servicio Esencial de “Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje”, señalando lo siguiente:

“Artículo 4°.- Definiciones

(...)

d) Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters):

Consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga.

Las actividades llevadas a cabo al interior de las oficinas necesarias para las operaciones son las siguientes: (i) programación y reprogramación de los vuelos; (ii) programación y reprogramación de aeronaves para los diferentes vuelos, (iii) programación de los tripulantes técnicos y auxiliares; (iv) confección de planes de vuelo (análisis de la carpeta meteorológica de ruta y lugar de destino, mapas de rutas, niveles de vuelo, aeródromos alternos, de acuerdo a los NOTAMs vigentes y otros; (v) confección del formato de peso y balance de la aeronave y equipaje; (vi) programación de la atención de agentes de tráfico para la atención a pasajeros; (vii) coordinaciones previas (Briefing) sobre novedades o condiciones especiales para determinados pasajeros en la atención a los pasajeros antes del check in; (viii) distribución de materiales para el check in (Etiquetas/Tags y otros); (ix) confirmaciones y reconfirmaciones de vuelo; (x) Reclamo de equipaje rezagado; (xi) cierre de vuelo; (xii) facturación de exceso de equipaje (incluyendo cálculo de exceso de peso, cuando no es posible hacerlo en el counter); (xiii) coordinación con encargados de operación de rampa, carga y mantenimiento; y (xiv) almacenamiento de materiales de oficina para uso exclusivo de la Oficina Operativa.

Al interior de los counters únicamente se podrá llevar a cabo operaciones de check- in **(chequeo de pasajeros y equipaje)**.

Este servicio incluye la operación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.”¹

(Énfasis y subrayado agregado)

26. Asimismo, el Anexo 3 del REA de LAP describe las facilidades esenciales del AIJCH:

“Anexo N° 3 - Descripción de las Facilidades Esenciales del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”

(...)

5. Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.

Descripción:

Áreas del Aeropuerto donde se realiza la entrega, inspección, y recojo de equipajes, así como el chequeo de pasajeros y equipaje.

Disponibilidad:

Hall de check in, Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega HBS, salas de embarque, salones migratorios y aduaneros son de uso exclusivo de los pasajeros que llegan, salen o en tránsito y del personal destinado a su atención.

Restricciones:

La zona de pasajeros incluye áreas públicas y áreas restringidas, estando éstas debidamente señalizadas y demarcadas físicamente.

Definiciones complementarias:

Zona de Pasajeros: Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el procesamiento de pasajeros, incluye plataforma, terminales, estacionamiento de vehículos y caminos.”

¹ Incorporado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2018-CD-OSITRAN.

IV. ANÁLISIS:

4.1. Cuestión Previa: Competencia del Consejo Directivo

27. Tal como se precisó al reseñar el marco normativo, los artículos 9 y 10 del REMA señalan las condiciones que deben cumplirse para que una facilidad o servicio, respectivamente, sean calificados como esenciales; asimismo, en el Anexo 1 se detallan las facilidades esenciales correspondientes a cada infraestructura, mientras que en el Anexo 2 se especifican los servicios esenciales. En ese sentido, en el REMA se incorporan tanto las reglas para la calificación de los servicios y facilidades esenciales, como un listado enunciativo de los mismos, los cuales han sido definidos en ejercicio de la función normativa de carácter general.
28. Por su parte, el literal a) del artículo 14 del REMA detalla que la lista de servicios esenciales incluidos en el Anexo 2 del REMA forma parte del contenido mínimo del Reglamento de Acceso de las entidades prestadoras. En consecuencia, los servicios esenciales se establecen también por su inclusión en el Reglamento de Acceso de las entidades prestadoras, instrumentos que están sujetos a la aprobación por el Consejo Directivo del Ositrán, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13² del REMA.
29. En el mismo sentido, el artículo 43 recoge la facultad del Consejo Directivo del Ositrán para emitir mandatos de acceso determinando, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial de un contrato de acceso o la manifestación de voluntad para celebrarlo por parte de la Entidad Prestadora.
30. En este punto, es pertinente recordar que -según el literal c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (en adelante, LMOR)- el alcance de la función normativa de los organismos reguladores incluye la facultad de dictar: “normas de carácter general” y “mandatos u otras normas de carácter particular”.
31. De conformidad con lo expuesto, la calificación como facilidad o servicio esencial por parte del Ositrán implica el ejercicio de la función normativa, ya sea de alcance general cuando se incorpora en el listado del REMA, como de carácter particular cuando se plasma en el reglamento de acceso de las entidades prestadoras o en un mandato de acceso. Por tanto, queda claro que corresponde al Consejo Directivo del Ositrán ejercer dicha función.
32. Ahora bien, respecto del trámite del pedido formulado por AETAI, cabe precisar que el artículo 4 del REMA señala que en dicha norma se establecen las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales a los que deben sujetarse: “a) *Los Contratos de Acceso, incluida su forma y mecanismo de celebración; y, b) Los Mandatos de Acceso y demás pronunciamientos que emite OSITRÁN sobre el Acceso a la Facilidad Esencial.*”; así, en el Título III se establecen los siguientes procedimientos: i) aprobación del reglamento de acceso de las entidades prestadoras, ii) para la solicitud de acceso, iii) de acceso por negociación directa, iv) para el acceso por subasta, y v) para la emisión de mandatos de acceso.
33. Específicamente, el artículo 51 del REMA prescribe:

“Artículo 51 Modificaciones del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora

El procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, se tramita a iniciativa de parte o de oficio:

- Las Entidades Prestadoras pueden solicitar a OSITRAN el inicio del procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso.

² El artículo 13 del REMA prescribe que: “Cada Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso aprobado por OSITRAN, con el fin de otorgar a los potenciales usuarios intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el Acceso. (...)”

- OSITRAN podrá iniciar de oficio el procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras.

Para efectos de la tramitación del procedimiento de modificación antes mencionado se seguirá el procedimiento y los plazos establecidos en los Artículos 47, 48, 49 y 50 del presente Capítulo.”

34. Como puede verse, las modificaciones a los reglamentos de acceso pueden realizarse de oficio o a solicitud de parte, en este último caso la solicitud está reservada a las entidades prestadoras; sin perjuicio de ello, tanto los usuarios intermedios como cualquier administrado pueden presentar solicitudes al Regulador para que se evalúe la posibilidad de adoptar de oficio dicha decisión.
35. En ese sentido, la solicitud para la revisión de la regulación aplicable al servicio CUTE formulada por AETAI -como asociación a la que pertenecen algunas aerolíneas que hacen uso del Servicio CUTE- corresponde tramitarse como un pedido para ejercer la facultad de iniciar de oficio el procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de LAP. En dicho contexto, de la calificación como facilidad o servicio esencial depende el inicio del procedimiento de oficio o, en su defecto, la denegatoria del pedido.

4.2. Evaluación de Condiciones para la Calificación como Facilidad o Servicio Esenciales

36. Previo a la evaluación propuesta por AETAI, es preciso resaltar que de acuerdo con el Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, las decisiones y acciones de este Regulador se sustentan, entre otros, en los siguientes principios:

“9.10 Principio de Subsidiariedad. - En el ejercicio de su función normativa y/o reguladora, la actuación del OSITRAN es subsidiaria y solo procede en aquellos supuestos en los que el mercado y los mecanismos de libre competencia no sean adecuados para el desarrollo de los mercados y la satisfacción de los intereses de los Usuarios. En caso de duda sobre la necesidad de dictar disposiciones normativas y/o reguladoras, se debe optar por no dictarlas. Entre varias opciones similarmente efectivas, se opta por la que afecte menos la autonomía privada. En tal sentido, la adopción de una disposición normativa y/o reguladora debe sustentarse en la existencia de monopolios u oligopolios, existencia de barreras legales o económicas significativas de acceso al mercado o niveles significativos de asimetría de información en el mercado correspondiente entre las Entidades Prestadoras, de un lado y los Usuarios, del otro.

(...)

9.12 Principio de Eficiencia y Efectividad. - La actuación del OSITRAN se orienta a promover la eficiencia en la asignación de recursos, así como en el logro y cumplimiento de sus objetivos al menor costo para la sociedad en su conjunto.”

37. En atención a dichos principios, y considerando que la intervención del Regulador tiene un costo que es asumido por la sociedad y que esta intervención podría generar efectos no deseados en los mercados de servicios esenciales, la misma debe limitarse a aquellos casos en que resulte justificada y necesaria para alcanzar la finalidad del Acceso, es decir el derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una facilidad esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran a la cadena logística de transporte en una relación origen – destino, conforme al artículo 7 REMA de Ositrán³.

³ El artículo 7 del REMA dispone lo siguiente:

“Artículo 7.- Concepto de Acceso.

Se entiende por Acceso, el derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran a la Cadena Logística. En tal virtud, el presente Reglamento regula el fenómeno económico relativo a la insustituible utilización de las Facilidades Esenciales por parte de los usuarios intermedios.”

38. Cabe mencionar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2021-CD-OSITRAN, de fecha 08 de julio de 2021, el Consejo Directivo de Ositrán denegó el pedido formulado por la AETAI, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00089-2021-IC-OSITRAN, adjunto a dicha resolución.
39. Sin embargo, en el numeral 90 del Informe N° 00089-2021-IC-OSITRAN, el Regulador señaló que la evaluación efectuada se realizó bajo los supuestos de operación señalados por AETAI en su escrito, precisando que la misma podría variar en caso este verifique que las condiciones de operación del Servicio CUTE sean distintas a las analizadas y ameriten una nueva evaluación.
40. En tal sentido, para el análisis del presente informe también se tendrá en consideración lo señalado previamente por el Regulador respecto a si las condiciones de operación del servicio CUTE han variado respecto a la última vez que AETAI solicitó su incorporación al marco regulatorio de acceso del Ositrán.
41. A continuación, en el marco de la evaluación se procederá a analizar los siguientes aspectos:
 - A. De la solicitud de AETAI respecto al Servicio CUTE
 - B. De la información presentada por LAP
 - C. De la evaluación del Ositrán

A. De lo solicitado por AETAI respecto al Servicio CUTE

42. Mediante Cartas N° 0042 y 0053-2023-GG/AETAI, AETAI solicitó la revisión de la regulación aplicable al Servicio CUTE en el AIJCH, servicio que, según señalan en su carta, se halla conexo y es indispensable para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje AIJCH, es decir, para AETAI es un servicio esencial que debe estar sujeto a la aplicación del REMA y que además se brinda dentro de las áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
43. De acuerdo con lo señalado por AETAI, en su escrito presenta un análisis con relación al cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 9 y 10 del REMA para que una infraestructura y un servicio sean calificados como facilidad y servicio esencial, respectivamente.
44. Sobre el particular, respecto a las condiciones establecidas en el artículo 9 del REMA, AETAI considera que las infraestructuras necesarias para prestar el servicio CUTE y que deben ser calificadas como facilidades esenciales son: i) Oficinas de la empresa, ii) Espacio para los servidores, iii) Espacio para instalaciones eléctricas; y iv) Servicio de Red GIGABIT.
45. Asimismo, presenta un análisis de las infraestructuras antes señaladas con relación al cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 9 del REMA, indicando lo siguiente:

“ a. Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras.- Efectivamente, a la fecha solo existe un único proveedor de la(s) instalación(es) o infraestructura para que se pueda brindar el Servicio CUTE: Lima Airport Partners – LAP.

A fin de sustentar lo previamente indicado, revisemos la(s) instalación(es) o infraestructura que es ofrecida por LAP al operador o proveedor del Servicio CUTE:

• Alquiler de espacios para oficina de la empresa: El servicio únicamente es prestado por LAP, por consiguiente, cumple con la condición a). Por las características del servicio CUTE es necesario que la oficina opere dentro del AIJCH, en caso, que los servidores o las maquinas dejen de operar, es necesario disponer de soporte inmediato para que la cadena logística de procesamiento de pasajeros nacional e internacional no se detenga, por lo tanto, también cumple con la condición b).

En este orden de ideas, si LAP no realiza el servicio de alquiler de oficinas (instalación o infraestructura necesaria) para el personal que brinda el Servicio CUTE en el AIJCH, existiría el riesgo que la operación de embarque y desembarque de pasajeros se vea interrumpida por la falta de soporte técnico. Por lo tanto, **la prestación del alquiler de oficinas se vuelve indispensable para que los Usuarios intermedios puedan realizar las “actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino”.**

En consecuencia, el arrendamiento de estas oficinas es una facilidad esencial que requieren los Usuarios Intermedios para que puedan proveerse de un Servicio CUTE en el AIJCH. En caso no se contara con esta oficina existe el riesgo que la cadena logística de transporte de pasajeros se detenga, es decir, se pone en grave riesgo la operación aeroportuaria.

- **Alquiler de espacios para los servidores:** Para que opere el software del Sistema CUTE, los servidores tienen que estar en el mismo lugar donde se brinda el servicio (modo analógico). En consecuencia, **los servidores deben ser instalados en el AIJCH y no hay forma de ubicarlos en un lugar diferente (condición a) y además b) que establece el artículo 9° del REMA). Sin los servidores, el Servicio CUTE no sería posible brindar y sin este servicio, no sería posible el procesamiento de pasajeros en el AIJCH (condición c) del REMA).** En otras palabras, los usuarios intermedios no podrían completar la cadena logística de transporte de pasajeros, sin que exista el servicio CUTE. Por lo tanto, **los espacios para los servidores califican como una facilidad esencial.**
 - **Alquiler de espacios para instalaciones eléctricas:** Para que el Servicio CUTE opere debido al equipamiento que dispone, es necesario contar con líneas de electricidad dedicadas. En este orden de ideas, es necesario que la empresa proveedora del servicio acceda a los cuartos o zonas de electricidad de LAP. **Sin el servicio de electricidad, no es viable que se preste el Servicio CUTE, por lo tanto, el acceso a los cuartos o zonas de electricidad de LAP es indispensable y únicamente puede ser brindado por LAP, no existe posibilidad de sustitución. En consecuencia, como en los casos anteriores se trata de una facilidad esencial.**
 - **Servicio de Red Gigabit:** Para la prestación del Servicio CUTE es necesario contar con acceso a la red de gigabit. Sin la red, no es posible que las aerolíneas tengan acceso al Sistema CUTE. En este contexto, **por los volúmenes de información que gestionan las aerolíneas, el único que puede proveer este servicio en el AIJCH es LAP.** Por lo tanto, **se trata de un servicio que es únicamente prestado por LAP y no resulta eficiente duplicar la red porque se incrementarían los costos para los Usuarios Intermedios.** De esta forma, sin el acceso a la red, la cadena logística de transporte de pasajeros deja de operar. Por consiguiente, **se trata de una facilidad esencial para el caso del servicio de CUTE.**
- b. **No es eficiente ser duplicada o sustituida.-** Como se ha ido desarrollando en el punto anterior, la(s) instalación(es) o infraestructura que es ofrecida por LAP al operador o proveedor del Servicio CUTE, no es eficiente que sea duplicada y tampoco existe la posibilidad de que sea sustituida.
- Esta característica se hace más patente en caso consideremos que los Usuarios Intermedios decidan cada uno brindarse el Servicio CUTE de forma individual, se necesitaría replicar todas la(s) instalación(es) o infraestructuras dedicadas a este Servicio, lo que es materialmente imposible,** no solo por la carencia de espacio, sino que el hecho de utilizar un único proveedor hace que se aproveche la economía de escala y no replicar costos por un mismo servicio.
- c. **El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.-** De igual forma que en el caso anterior, sino se cuenta con el acceso a la(s) instalación(es) o infraestructura vinculadas a la provisión del Servicio CUTE, no será viable completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.”

(Énfasis y subrayado agregados)

46. En atención a lo anterior, AETAI concluye que “la(s) instalación(es) o infraestructura que se han descrito previamente son **FACILIDADES ESENCIALES** que son necesarias para poder brindar el Servicio CUTE”, además, precisa que no es viable que ningún operador del CUTE brinde el servicio si es que LAP no le da acceso a las aerolíneas (Usuarios Intermedios) a la infraestructura que ellos consideran como facilidades esenciales.
47. Por otro lado, AETAI presenta un análisis con relación al cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 10 del REMA para que un servicio sea calificado como un Servicio Esencial, señalando lo siguiente:

“a. Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.- Toda(s) la(s) instalación(es) o infraestructura detallada en los puntos precedentes son necesarias para completar el chequeo de los pasajeros. No es viable considerar el no acceso u operación del Servicio CUTE sin contar con toda(s) la(s) instalación(es) o infraestructuras descritas.

Del mismo modo tenemos que **existe una necesidad o indispensabilidad, además de ser conveniente y eficiente para la operación,** de este servicio para completar la cadena logística de transporte aéreo, es decir, **que de no existir el Servicio CUTE no sería posible llevar a cabo el procesamiento de pasajeros y equipaje necesario para completar la cadena logística.** Asimismo, esta afirmación no se ve afectada por el hecho que existan algunas aerolíneas que no utilizan el referido servicio y no ven interrumpida su operación. Precisamente, el hecho que la casi totalidad de aerolíneas operadoras en el AIJCH utilicen el Sistema CUTE permite que aquellas que tengan una operación menor puedan brindarse el autoservicio, pero esto no implica que todas lo puedan realizar, ya que como hemos indicado, ello es materialmente inviable.

De esta forma, concluir que porque existan unas pocas aerolíneas (actualmente 1 o 2) que no utilicen el Servicio CUTE, este servicio no resulta necesario para completar la cadena logística de transporte aéreo de la casi totalidad de operadores en el AIJCH y, consecuentemente, el servicio no cumple con la presente condición para ser calificado como un Servicio Esencial, no es correcto.

(...)

Así, la posibilidad de una eventual auto prestación del servicio por cada una de las aerolíneas carece de sustento toda vez que ello implicaría un retroceso en la forma de atención de pasajeros. Esta opción es posible únicamente para aerolíneas sin operación regular o con una operación mínima. Además, considerar una auto prestación reduciría la capacidad del AIJCH tanto en número de vuelos por hora como en su simultaneidad, afectaría a LAP directamente pues estaría obligado a preparar infraestructura para sostener y resguardar los equipos de todas las aerolíneas, y finalmente, afectaría directamente a los pasajeros por la reducción de demanda y la lentitud en la prestación del servicio.

- b. Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.- En efecto, tal ha sido descrito, no es posible que ningún proveedor de un Servicio CUTE pueda brindar sus servicios y operar sino lo hace dentro de la(s) instalación(es) o infraestructura que para tal efecto brinda LAP.”**

(Énfasis y subrayado agregados)

48. Asimismo, AETAI hace referencia a su Carta N° 0042-2023-GG/AETAI, en la cual señala que la situación del sistema CUTE es similar a la regulación del Sistema HBS, en el cual, si bien existe la alternativa de realizar la revisión manual de equipaje, la regulación del servicio se encuentra justificada en tanto que sería inviable llevar a cabo la operación si todas las aerolíneas optaran por realizar la revisión de esta manera.
49. Con relación a lo solicitado por el Regulador mediante Oficio N° 05231-2023-GSF-OSITRAN, respecto a las características de la operación y del sistema de contratación con el operador del Servicio CUTE, AETAI señala lo siguiente:

“1. Sistema de contratación del operador, es decir si, bajo el esquema planteado en su solicitud, siguen siendo los usuarios intermedios quienes contratan con el operador la prestación del servicio CUTE o ello contempla alguna variación.- En efecto, en atención a lo dispuesto por el Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de

Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores check-in) aprobado con la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN, son los Usuarios Intermedios quienes escogen y deben contratar con operador que brinde el Servicio CUTE:

“Cláusula Segunda. – Definiciones. -

...

Plataforma Informática de Uso Común

Conjunto de equipos (computadoras, monitores, impresoras y equipos de comunicación para brindar la información relevante referida al Check In) y servicios de telecomunicaciones e informáticos que permiten a las aerolíneas y/o usuarios acceder a sus servidores remotos desde el Aeropuerto, utilizando para ello mostradores ubicados en determinadas áreas, equipos de chequeo, salas de espera y demás ambientes que facilitan el tránsito de los pasajeros en el Aeropuerto. Es preciso señalar que señalar que este sistema no forma parte de las Facilidades Esenciales entregadas al USUARIO INTERMEDIO y son elegidas por los mismos USUARIOS INTERMEDIOS.

Bajo el esquema propuesto, las aerolíneas seleccionarán al operador con el cual van a trabajar. Las líneas aéreas únicamente solicitarán el acceso a LAP. En este esquema regulatorio, las aerolíneas sólo deberán pagar el respectivo cargo de acceso por el uso de las facilidades esenciales más el costo del Servicio CUTE al operador seleccionado. Siendo éste un esquema similar al que se tiene para el Servicio HBS del AIJCH.

2. **A cargo de quien estaría la responsabilidad de la inversión, implementación y operación del Sistema CUTE en el AIJC.**- La inversión, implementación y operación del Sistema CUTE lo realizará el operador seleccionado por los Usuarios Intermedios y para ello se toma como referencia el denominado “Bill of Quantities” remitido por LAP mediante correo electrónico de fecha 20 de marzo del 2023 y que será de aplicación para el nuevo Terminal del AIJCH.

(...)

Es decir, estos son los requerimientos que solicita LAP para la implementación del Sistema CUTE dentro del nuevo Terminal del AIJCH y cuyo costo es asumido por los Usuarios Intermedios. Vale precisar que en el actual Terminal del AIJCH no se está realizando inversión adicional a la ya realizada por SITA (el actual proveedor del Servicio CUTE) y que son los equipos que se usan actualmente.”

50. Así, AETAI concluye su solicitud señalando que bajo las circunstancias expuestas para la casi totalidad de las aerolíneas operadoras en el AIJC, la utilización del Sistema CUTE sí se configura como de uso indispensable de un servicio que deviene en esencial, y de ser el caso que no se utilice, no se podría completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen-destino.

B. De la información presentada por LAP

51. Al respecto, mediante Carta N° C-LAP-GALP-2023-005, LAP remitió sus comentarios sobre lo señalado por AETAI en las cartas de la referencia c) y e), respecto de si las áreas y equipos que se requieren para el funcionamiento del Sistema CUTE, constituyen facilidades esenciales, y si el Servicio CUTE, es o forma parte, de un servicio esencial en el marco del REMA. Así, LAP señala lo siguiente:

- “ • **El Sistema CUTE constituye una “herramienta” informática que permite a las LLAA acceder a su propio sistema de reservas, con una mayor flexibilidad operacional, sin embargo, no es imprescindible para efectos de realizar el proceso de chequeo de pasajeros y equipajes en el AIJC.** Esto quiere decir que, si no se prestara el servicio CUTE en el aeropuerto, las LLAA de igual forma pueden conectarse a su sistema de reservas y así procesar a sus pasajeros y equipaje.
- No es posible equiparar la necesidad de contar con los Counters de Checkin con la de utilizar un sistema automatizado como el sistema CUTE; para realizar el procesamiento de equipajes y pasajeros. Para cierto número de pasajeros del AIJC, el poder acceder a un módulo físico (counter), y ser atendido por el personal de la aerolínea para su chequeo, y el de su equipaje; si es indispensable para poder realizar su traslado de origen a destino.

- **Con relación al procesamiento de pasajeros, se precisa que la asignación de counters se hace con el suficiente tiempo de anticipación**, dado que previamente se les solicita a las líneas aéreas que declaren el tiempo necesario para iniciar el proceso de adecuación de la infraestructura, que incluye entre otros: colocación de bandas separadoras, colocación de elementos de trade y conexión a los sistemas propios o del sistema CUTE. Por tanto, **no es correcto lo indicado por AETAI en el sentido que, las actividades que deben hacer las LLAA para conectarse o desconectarse al Sistema CUTE cada vez que toman posesión de un counter de Checkin, generan impactos en el tiempo de atención a los pasajeros.**
- Respecto a que la no utilización del Sistema CUTE por parte de las aerolíneas podría generar una interrupción del servicio de procesamiento de pasajeros, se señala que **su obligación como Concesionario es poner a disposición de las aerolíneas las áreas correspondientes para la prestación de dicho servicio, en este caso, los counters de checkin.**
- **La obligación de prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipajes corresponde a las aerolíneas, y para ello, cada una utiliza el sistema automatizado (o manual) que considere necesario e idóneo, según sus operaciones.**
- **Precisa además que AETAI no puede trasladar a LAP la responsabilidad ante una suspensión del servicio de atención de tráfico de pasajero y equipajes, que pudiese producirse al fallar el Sistema CUTE, o debido a que, algunas de las aerolíneas que operan en el AIJC utilicen otro sistema o lo realicen de manera manual.**
- **Con relación a que el uso del Sistema CUTE compartido es esencial a fin de que se cumplan los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) del AIJC, ello debido a que en el caso que las aerolíneas dejaran de compartir el Sistema CUTE; se generaría demoras en los tiempos de atención a los pasajeros, LAP reitera que la asignación de los mostradores de checkin responde a un procedimiento y coordinaciones previas, entre el área de Operaciones de LAP y el personal de las aerolíneas; lo que permite que realicen las acciones necesarias en el respectivo counter, de manera previa a iniciar el procesamiento de los pasajeros y equipajes.**

(Énfasis y subrayado agregado)

52. Sobre lo señalado por AETAI, respecto de que los operadores del Sistema CUTE requieren del acceso a distintas facilidades esenciales que se encuentran bajo la administración monopólica de LAP como son: las oficinas, espacio para servidores, zona de electricidad y red gigabit, a efectos de brindar dicho servicio en el AIJCH; LAP presenta un análisis del cumplimiento de lo establecido en el artículo 9 del REMA del Ositrán.
53. Sobre las condiciones establecidas en los literales a) y b) del artículo 9 del REMA, LAP señala lo siguiente:

“ • **En cuanto a las oficinas para el Operador del Sistema CUTE:** Sobre este punto, coincidimos con AETAI en que, con la finalidad de mejorar los tiempos de respuesta para la atención de cualquier avería en el Sistema CUTE, es más eficiente que estos espacios se encuentren dentro de las instalaciones del AIJC. **No obstante, está claro también que para el uso de este sistema estas áreas pueden estar fuera o dentro de las instalaciones del AIJC. Con lo cual, en este caso particular no se cumple con el requisito a) del artículo 9 del REMA.**

• **Sobre el cuarto para los servidores:** este el espacio utilizado para los servidores del Sistema CUTE, **y técnicamente, es factible que se encuentre fuera del AIJC.** Es decir, **al igual que las oficinas, los servidores pueden estar instalados fuera del AIJC y conectarse remotamente.** Por tanto, y bajo el mismo sustento, en este caso no se cumple con el requisito a), del artículo 9 del REMA.

• **Sobre los espacios para instalaciones eléctricas:** estas áreas sirven para colocar los tableros eléctricos y equipos para suministrar energía a todo el sistema CUTE. No obstante, se debe tener en cuenta que desde este cuarto eléctrico, se brinda energía para diferentes sistemas del aeropuerto, por lo que a la fecha, operativamente es administrado por LAP y tiene sentido que se encuentre en las instalaciones del AIJC.

En cuanto a la eficiencia de que estos espacios sean duplicados, cabe indicar que, las LLAA podrían gestionar su propio suministro de energía con un proveedor como Edelnor, por

ejemplo, sin embargo, esto sería más costoso, porque tendrían que hacer una infraestructura dedicada para el Sistema CUTE. **Por el contrario, utilizando la infraestructura actual que brinda el aeropuerto, los costos se distribuyen y es más eficiente.**

No obstante lo anterior, **esta eficiencia en costos (literal b) no convierte estos espacios en una “Facilidad Esencial”.**

- **La red de datos 10 gigabit:** es el servicio para interconectarse hacia diferentes sistemas, como por ejemplo, que una línea aérea en el Counter pueda acceder a su sistema de reservas, al POS VISA para hacer una venta, entre otros. Técnicamente, el operador del servicio CUTE podría no utilizar la red 10 gigabit de LAP, lo que significaría que contrate un servicio directo con un tercero y construir una infraestructura dedicada, muy similar al caso de la energía eléctrica. Sin embargo, por una cuestión de orden, eficiencia en costos y seguridad, es mucho mejor que el Sistema CUTE se conecte a la red 10 gigabit implementada por LAP.

En este sentido, **es mucho más eficiente que el servicio de la red 10 gigabit sea brindado por un solo operador**, como lo es actualmente, y que el mismo sea utilizado para prestar el servicio CUTE, **sin embargo; al igual que en el caso anterior, esto no convierte a la red gigabit en una “Facilidad Esencial”.**

(Énfasis y subrayado agregado)

54. Respecto a la condición c) del artículo 9 del REMA, LAP reitera sus argumentos expuestos en el procedimiento llevado a cabo en el año 2021, donde señaló que ni los espacios (oficinas y cuartos), ni el equipamiento, ni la tecnología que se requieren para el funcionamiento del Sistema CUTE, son necesarios para que se complete la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino; con lo cual dichos elementos, no constituyen facilidades esenciales en el marco del REMA.
55. Con relación a las condiciones para la calificación de un servicio esencial establecido en el artículo 10 del REMA, LAP señala lo siguiente:

*“Como primera condición para determinar si un servicio que se presta en el AIJC es de carácter “Esencial”, éste debe ser necesario e indispensable para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino, condición que como ya hemos expuesto no se cumple en el presente caso. **Prueba de ello es que, a la fecha, existen algunas LLAA que operan en el AIJC, y realizan el proceso de sus pasajeros y equipajes, sin necesidad de conectarse al Servicio CUTE.***

De la misma manera, con relación al requisito b) del artículo del REMA antes citado, ya se ha acreditado que las áreas, equipos y tecnologías que son necesarias para la operación del Servicio CUTE, no constituyen Facilidades Esenciales, por tanto; no es correcto concluir que se cumple con el requisito b) del artículo 10 del REMA.

Tampoco es correcto inferir que los elementos que AETAI pretende asimilar a Facilidades Esenciales sean necesarios para prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipajes, Servicio que SI constituye un Servicio Esencial, y que cuenta con sus propias Facilidades Esenciales para hacer posible su prestación, como lo son por ejemplo, los Counters de Checkin, y el uso del Sistema de HBS al que hace referencia AETAI en sus comunicaciones.”

(Énfasis y subrayado agregado)

56. Sobre este extremo, LAP señala que resulta claro que sobre la base de las definiciones señaladas en el REMA, el Servicio CUTE es un servicio comercial y no califica –al no cumplir con los requisitos establecidos en la normativa vigente- como un servicio esencial, y por las razones que han expuesto, tampoco forma parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.

C. De la evaluación de OSITRAN

57. Cabe reiterar que mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2021-CD-OSITRAN de fecha 08 de julio de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán denegó el pedido formulado por la AETAI respecto a la revisión de la regulación aplicable al Servicio CUTE en el AIJCH,

señalando que la evaluación efectuada se realizó bajo los supuestos de operación señalados por AETAI en su escrito, precisando que la misma podría variar en caso el Regulador verifique que las condiciones de operación del Servicio CUTE sean distintas a las analizadas y ameriten una nueva evaluación.

58. Asimismo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0043-2021-CD-OSITRAN de fecha 09 de septiembre de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto por la AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 029-2021-CD-OSITRAN, confirmando lo resuelto en la misma.
59. En tal sentido, para el análisis del presente informe también se tendrá en consideración lo señalado previamente por el Regulador respecto a si las condiciones de operación del servicio CUTE han variado respecto a la última vez que AETAI solicitó su incorporación al marco regulatorio de acceso del Ositrán.
60. Cabe precisar que a diferencia de la evaluación presentada en el año 2021, LAP no está proponiendo un cambio en el modelo de operación del Sistema CUTE, manteniendo las condiciones establecidas en el contrato suscrito con el operador del Servicio CUTE (SITA) y el Mandato de Acceso para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje aprobado mediante Resolución N° 0047-2022-CD-OSITRAN, es decir, el sistema CUTE no forma parte de las Facilidades Esenciales entregadas a los Usuarios Intermedios y el operador del servicio es elegido por ellos mismos, quedando bajo sus competencias las mejoras en tecnología que se puedan aplicar en la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.
61. Nótese que en esta oportunidad, la propuesta de AETAI consiste en incorporar el Servicio CUTE dentro de las actividades **indispensables** a realizar en el procesamiento de pasajeros y equipaje, señalando además que requiere para su operación determinada infraestructura como oficinas, áreas para equipamiento (servidores y electricidad) y la red gigabit.

En ese contexto, el presente informe evalúa nuevamente si el servicio CUTE cumple con las condiciones para ser calificado como un servicio esencial y si las facilidades requeridas para su prestación califican como facilidades esenciales, de acuerdo con los criterios establecidos en los artículos 9 y 10 del REMA. Cabe indicar que la evaluación se realiza en función a los términos planteados por AETAI en su solicitud, lo cual no modifica cómo se lleva a cabo actualmente la operación del sistema CUTE en el aeropuerto para el procesamiento de los pasajeros y su equipaje.

62. Por tanto, a fin de evaluar lo solicitado por AETAI en su escrito, el análisis de OSITRAN se basará en dos aspectos principales:
 - i) Si el **Servicio CUTE cumple con las condiciones establecidas en el artículo 10 del REMA** para ser considerado un servicio esencial.
 - ii) **Si las áreas descritas por AETAI** califican como facilidades esenciales en el marco de lo establecido en el artículo 9 del REMA.
63. Sobre el particular, AETAI propone en su escrito que las siguientes áreas / infraestructura / equipamiento sean considerados **facilidades esenciales** necesarias para brindar el Servicio CUTE en el AIJCH:
 - Oficinas para el personal que brinda el servicio CUTE
 - Espacio para colocar los servidores del servicio CUTE
 - Acceso a la zona de electricidad para brindar el servicio CUTE
 - Acceso a la red de gigabit.
64. Previo a la evaluación, corresponde revisar la naturaleza del Servicio CUTE, el cual -de acuerdo con lo mencionado por AETAI y LAP en sus respectivos escritos- es un sistema, software, herramienta digital que sirve para el chequeo y reserva de pasajeros a través del

uso de un equipamiento común que se dispone a lo largo de los procesos de facturación y embarque, y que es utilizado por las aerolíneas para el chequeo del pasajero y equipaje, por tanto, se podría calificar como un servicio vinculado al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje de conformidad a lo señalado en el Anexo 2 del REMA del Ositrán.

65. Asimismo, el Contrato de Operación N° 40000645, suscrito entre LAP y la empresa SITA B.V. Sucursal Perú (SITA) define en su numeral 2.26 el Sistema CUTE/CUPSS señalando lo siguiente:

*“2.26 “Sistema CUTE/CUPSS”: conjunto de servicios de telecomunicaciones e informáticos que permite a las aerolíneas y/o usuarios **acceder a sus servidores remotos desde el Aeropuerto**, utilizando para ello mostradores – ubicados en las áreas asignadas – equipos de chequeo, salas de espera y demás ambientes que facilitan el tránsito de los pasajeros en el Aeropuerto”.*

(Énfasis y subrayado agregado)

66. Cabe agregar que, el Servicio CUTE es brindado actualmente por la empresa SITA que mantiene contratos de naturaleza comercial suscritos con LAP por el uso y explotación de la infraestructura desde el año 2013 y otro de la misma naturaleza con las aerolíneas por la operación del servicio a través del denominado Club CUTE.
67. Asimismo, resulta importante mencionar que los equipos que forman parte del Servicio CUTE son inversiones efectuadas por el operador del sistema (SITA) y no son considerados bienes de la Concesión, ni propiedad del Concesionario ni de las mismas aerolíneas.
68. Por otro lado, el literal d) del artículo 4 del REA de LAP define el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje señalando que *“consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga”.*
69. Asimismo, el referido literal también señala que **al interior de los counters únicamente se podrá llevar a cabo operaciones de check in** (chequeo de pasajeros y su equipaje), es decir, todas las actividades necesarias para que el pasajero obtenga su boarding pass y entregue a la aerolínea el equipaje a facturar o enviar en bodega.
70. Del marco normativo de acceso vigente, se extrae que para que el Usuario Intermedio (explotador aéreo) brinde el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje requiere las facilidades esenciales de counters check in, oficinas operativas y sistema HBS, los cuales resultan **necesarios e indispensables** para brindar el referido servicio.
71. En ese sentido, teniendo en consideración los argumentos expuestos por AETAI y por LAP, se procederá a evaluar si cada una de las infraestructuras presentadas por AETAI cumplen las condiciones establecidas en el REMA para ser calificadas como facilidades esenciales necesarias para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJCH.

Cuadro N° 01.- Calificación de Facilidad Esencial

Condiciones	Infraestructura
a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;	Las áreas citadas por AETAI en su carta, referidas a espacios para oficinas, servidores o para instalaciones eléctricas, se encuentran ubicadas dentro del terminal aeroportuario, son administradas por el Concesionario y forman parte de los bienes de la Concesión, siendo

	así, cumplen con la primera condición establecida en el REMA. Respecto a la Red Gigabit, la misma es provista únicamente por el Concesionario dentro del terminal, por tanto, también cumple con la condición a) para ser calificada como facilidad esencial.
b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;	Sobre este punto, como se mencionó en el Informe N° 0089-2021-IC-OSITRAN, desde el punto de vista técnico y económico, no resulta eficiente duplicar o sustituir la infraestructura (espacios) y tecnología (Red Gigabit) vinculada al servicio CUTE por otro con las mismas funciones o características, ya que la inversión que esto representa sería asumida por cada aerolínea sin lograr una distribución eficiente de los costos generados por dicha inversión. Cabe precisar que <u>el hecho de que no sea eficiente su duplicidad no quiere decir que no sea posible hacerlo</u>, es decir, cada aerolínea podría instalar en los counters un software (propio o de otro tercero) que haga las funciones del Sistema CUTE y llevar a cabo el servicio de chequeo de pasajeros y equipaje, asumiendo la posible variación en los costos del servicio por el arrendamiento de las áreas. La finalidad de que este servicio sea centralizado y único es que sea de uso común para todas las líneas aéreas y distribuir los costos de la manera más eficiente. Por otro lado, mediante Memorando N° 00177-2023-GRE-OSITRAN, la GRE señaló que para determinar si el servicio CUTE califica o no como servicio esencial o facilidad esencial, debe tenerse en consideración el principio de eficiencia establecido en el artículo 8, literal e) del REMA. Así, en línea con lo señalado por la GRE y de conformidad con lo establecido en el literal b) del artículo 9 del REMA, efectivamente no resulta eficiente duplicar o sustituir la infraestructura (espacios) y tecnología (Red Gigabit) necesaria para utilizar el Sistema CUTE. Por tanto, cumple con la condición b) para ser calificada como facilidad esencial.
c) El acceso a ésta es <u>indispensable</u> para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.	De la evaluación de lo presentado por las partes, se observa que la infraestructura señalada por AETAI como las oficinas, áreas para servidores y red gigabit son necesarias para la prestación del Servicio CUTE, el cual es uno de los medios utilizados por las aerolíneas para el chequeo de sus pasajeros en el AIJCH.

	No obstante, para que una infraestructura o equipamiento sea considerado esencial, el uso de ésta deberá ser necesario no solo para el funcionamiento de un software, sino que ese software sea necesario e indispensable para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación de origen – destino, es decir, la infraestructura deberá ser indispensable para <u>la prestación de un servicio esencial y en el presente caso, corresponde evaluar si el Servicio CUTE califica como servicio esencial en el marco del REMA.</u>
--	--

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

72. El REMA establece que para regular nuevas facilidades esenciales es necesario demostrar que se cumplen simultáneamente las tres condiciones señaladas en su artículo 9.
73. Una vez definidas las características de las facilidades vinculadas al Servicio CUTE, corresponde evaluar si éste cumple simultáneamente con las dos condiciones establecidas en el artículo 10 del REMA del Ositrán para ser calificada como un servicio esencial vinculado al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje.

Cuadro N° 02.- Calificación de Servicio Esencial – Servicio CUTE

Condiciones	Infraestructura/Equipamiento
a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.	De acuerdo con las características del Servicio CUTE, este sistema permite que los counters instalados en los mostradores y puertas de embarque sean utilizados por todas las compañías aéreas accediendo a sus propios sistemas de reservas, no siendo necesario que estas dispongan de sus propios equipos, haciendo más eficiente el proceso de chequeo y embarque de pasajeros, y también un uso eficiente de la infraestructura. Se puede configurar como una mejora tecnológica. No obstante, como se mencionó anteriormente, <u>los Usuarios Intermedios tienen la posibilidad y facultad de no utilizar el Servicio CUTE instalado en los counters y procesar a sus pasajeros utilizando sus propios sistemas de reservas, hecho que no interrumpiría la cadena logística de transporte de carga o pasajeros</u>, pero si podría implicar una posible demora en el procesamiento de pasajeros y equipaje. Sin perjuicio de lo señalado mediante Informe N° 0089-2021-IC-OSITRAN, respecto a que los vuelos no regulares y la compañía ATSA no utilizan el Servicio CUTE para el chequeo de sus pasajeros y equipaje, y tampoco forman parte del Club CUTE, se observa también que no solo estas aerolíneas pueden procesar a sus pasajeros utilizando su propio sistema de reservas. Cualquier aerolínea puede optar por no utilizar el Sistema CUTE para el chequeo de sus pasajeros dado

	que no existe actualmente normativa que las obligue a utilizar dicho sistema. En el mismo sentido, se aprecia que AETAI no ha alegado que su utilización sea obligatoria por parte de los explotadores aéreos o que su puesta a disposición por parte del Concesionario tenga el mismo carácter, sobre la base de la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP) ni en las leyes que rigen dicho sector. Es decir, en la situación actual, LAP ni el Club CUTE puede obligar o exigir a las aerolíneas que utilicen dicho sistema, quedando a disposición de ellas el procesar a sus pasajeros utilizando un sistema propio o de otro tercero. Cabe reiterar que la obligación de procesar a los pasajeros y su equipaje es de las aerolíneas y tienen la libertad de hacerlo por los medios que consideren convenientes de acuerdo a su operación. En tal sentido, lo afirmado por AETAI en el sentido que de no existir el Servicio CUTE no sería posible llevar a cabo el procesamiento de pasajeros y equipaje necesario para completar la cadena logística; ello en la medida que, como se ha señalado en el párrafo anterior, no se trata de un servicio obligatorio. Asimismo, AETAI señala en su escrito que <i>“existe una necesidad o indispensabilidad, además de ser conveniente y eficiente para la operación, de este servicio para completar la cadena logística de transporte aéreo”</i>. La descripción efectuada por AETAI respecto al servicio CUTE coincide con la definición de Servicio Complementario establecido en el literal t) del artículo 3 del REMA, el cual los describe como aquellos que son conveniente prestar para la operación o mantenimiento de los servicios de transporte en aeropuertos, puertos, vías férreas o carreteras y pueden ser provistos utilizando la infraestructura de transporte de uso público. Por lo antes expuesto, analizando exclusivamente el Servicio CUTE conforme a lo planteado por AETAI, se concluye que este <u>no cumple con la primera condición para ser considerado un servicio esencial</u> dado que no es indispensable para completar la cadena logística de transporte de pasajeros y carga.
b) Para ser provisto requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.	Como se señaló en el cuadro N° 01, para operar el Servicio CUTE en el AIJCH se requiere acceder a la infraestructura vinculada al servicio, como las oficinas para el personal, espacios para servidores e instalaciones eléctricas y a la Red Gigabit, las cuales son administradas por LAP por el derecho adquirido con la suscripción del Contrato de Concesión. Sin embargo, el Servicio CUTE no cumple la primera condición para ser calificado como un servicio esencial, por tanto, <u>la infraestructura y equipamiento vinculada</u>

	al servicio CUTE no es calificada como facilidad esencial.
--	---

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

74. Por otro lado, AETAI vuelve a hacer referencia en su solicitud a la similitud que tendría el Servicio CUTE con el Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega el cual se encuentra bajo la regulación de acceso de conformidad a lo establecido en el Anexo 2 del REA de LAP vigente.
75. Al respecto, dicho planteamiento ha sido ampliamente atendido por el Regulador mediante los argumentos expuestos en el Informe N° 0089-2021-IC-OSITRAN, a los cuales nos remitimos, debiendo señalar que a diferencia del Servicio HBS, el servicio CUTE es una de las modalidades de las que pueden disponer las aerolíneas para el chequeo y procesamiento de sus pasajeros, la prestación del servicio a través del Sistema CUTE no es de obligatorio cumplimiento por parte de las aerolíneas, no es exigible por el Concesionario ni por el Club CUTE y no se encuentra regulado en el Contrato de Concesión.
76. En efecto, en el caso del servicio de inspección de equipaje en bodega, la facilidad que fue calificada como esencial fue el propio “Sistema HBS”, el cual era de uso necesario e imprescindible para que las aerolíneas puedan cumplir con su obligación de chequear el equipaje que sería trasladado en las bodegas de las aeronaves a través de un sistema de rayos X.
77. Así, en el caso del servicio CUTE, el equipamiento que lo involucra (software) no es el que se solicita sea considerado una facilidad esencial dado que el mismo pertenece al operador SITA, sino que este es considerado por AETAI como parte del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, el cual requiere el uso de la infraestructura del terminal.
78. Cabe precisar que siendo las aerolíneas las responsables del chequeo de los pasajeros, las mismas son libres de decidir bajo qué modalidad o qué sistema usar a fin de llevar a cabo el procesamiento de pasajeros hasta su embarque en la aeronave.
79. No obstante, como se señaló en el cuadro N° 02, si bien la utilización del sistema CUTE haría más eficiente el proceso de chequeo y embarque de pasajeros, y también un uso eficiente de la infraestructura, la no utilización o no implementación del sistema, no impediría que se complete la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.
80. Por otro lado, del análisis efectuado, se observa que el procesamiento de los pasajeros y equipaje utilizando el Servicio CUTE y no los propios sistemas de chequeo de pasajeros de cada aerolínea, **resulta conveniente a nivel de eficiencia económica y de uso de la infraestructura otorgando mejores niveles en la calidad del servicio y tiempo de espera para el chequeo de pasajeros**, por tanto, cumple las condiciones para ser calificado como un **servicio complementario** de conformidad con lo establecido en el literal t) del artículo 3 del REMA del Ositrán, el cual señala que son servicios complementarios aquellos que cumplen las siguientes condiciones: (i) es conveniente prestar para la operación o mantenimiento de los servicios de transporte en aeropuertos, puertos, vías férreas o carreteras; (ii) pueden ser provistos utilizando la infraestructura de transporte de uso público.
81. De lo antes expuesto, el REMA establece una diferencia entre los servicios sin los cuales el servicio atención de tráfico de pasajeros y Equipaje no podrían ser completado, denominados servicios esenciales, de los servicios que puede resultar conveniente que se presten, pero sin los cuales el servicio fluiría y no sería obstaculizado, los cuales son denominados servicios complementarios. Cabe precisar que, la regulación de acceso establecida en el REMA es en estricto para el acceso de Usuarios Intermedios para brindar servicios esenciales.

82. Cabe indicar que, de la evaluación de la información presentada por AETAI, no se evidencia que las características y condiciones de operación del Servicio CUTE hayan variado de manera tal que pudiese haber cambiado el sentido de la evaluación efectuada por el Ositrán mediante Informe N° 0089-2021-IC-OSITRAN, más aún si se tiene en cuenta que es la misma AETAI, quien a través de sus Cartas N° 0042-2023-GG/AETAI y N° 0053-2023-GG/AETAI, refiere que el CLUB CUTE se encuentra integrado por la mayoría de las aerolíneas y que existen aerolíneas que no utilizan el Servicio CUTE; advirtiéndose entonces que no existe una totalidad de usuarios intermedios que requieran de este servicio para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino.
83. Respecto a lo señalado por AETAI con relación a que el uso del Sistema CUTE compartido es esencial a fin de que se cumplan los RTM que evalúa IATA establecidos en el Contrato de Concesión del AIJCH, cabe mencionar que el análisis regulatorio de acceso de un servicio o una facilidad para que sea considerado esencial se restringe únicamente al cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 9 y 10 del REMA.
84. Asimismo, cabe precisar que la normativa IATA contiene regulación respecto del diseño de aeropuertos y sus documentos proporcionan directrices y recomendaciones, mas no disposiciones de obligatorio cumplimiento, para mejorar la planificación y el diseño de los aeropuertos.
85. Por todo lo expuesto, se concluye que el uso del Servicio CUTE no resulta necesario para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino; por tanto, no califica como un servicio esencial de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del REMA. Asimismo, dado que no corresponde calificar el Servicio CUTE como un servicio esencial, la infraestructura o equipamiento requerido para brindar dicho servicio, no califica como facilidad esencial de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del REMA. Siendo así, no corresponde iniciar el procedimiento para modificar de oficio el REA de LAP para incorporar dicho servicio y facilidades.

V. CONCLUSIONES

86. La calificación como facilidad o servicio esencial por parte del Ositrán implica el ejercicio de la función normativa, ya sea de alcance general cuando se incorpora en el listado del REMA, como de carácter particular cuando se plasma en el reglamento de acceso de las entidades prestadoras o en un mandato de acceso. Por tanto, corresponde al Consejo Directivo del Ositrán evaluar dicha calificación.
87. La solicitud para la revisión de la regulación aplicable al servicio CUTE formulada por AETAI corresponde tramitarse como un pedido para ejercer la facultad de iniciar de oficio el procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de LAP. En dicho contexto, en el presente informe se ha analizado si el servicio CUTE y las facilidades requeridas para su prestación -con las características operativas y contractuales señaladas por AETAI en su pedido- califican como esenciales bajo las reglas prescritas en los artículos 9 y 10 del REMA.
88. De la evaluación de la información presentada por AETAI, no se evidencia que las características y condiciones de operación del Servicio CUTE hayan variado de manera tal que pudiese haber cambiado el sentido de la evaluación efectuada por el Ositrán mediante Informe N° 0089-2021-IC-OSITRAN.
89. En ese sentido, se concluye que el uso del Servicio CUTE no resulta necesario para completar la cadena logística de transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino; por tanto, no califica como un servicio esencial de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del REMA. Asimismo, dado que el Servicio CUTE no califica como esencial, la infraestructura o equipamiento requerido para brindar dicho servicio, no califica como facilidad esencial de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del REMA.

90. En consecuencia, no corresponde iniciar el procedimiento para modificar de oficio el REA de LAP para incorporar el Servicio CUTE y las facilidades necesarias para su uso, por lo que debe denegarse el pedido de AETAI.

VI. RECOMENDACIÓN

91. Se recomienda a la Gerencia General, poner a consideración del Consejo Directivo el presente informe a efectos que, de estimarlo pertinente, dicha instancia disponga: (i) aprobar el proyecto de resolución adjunto y, en consecuencia, denegar el pedido formulado por AETAI, (ii) poner en conocimiento de AETAI y LAP el proyecto de resolución e informe respectivos.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Gerente de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
ERNESTO MAMANI OSORIO
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
ÁNGELES FUSTAMANTE GUTIÉRREZ
Asistente Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica

Elaborado por: Ernesto Mamani/Ángeles Fustamante

NT 2023105132