

## **INFORME N° 041-05-GAL-OSITRAN**

Para : Jorge Alfaro Martijena  
Gerente General

De : Félix Vasi Zevallos  
Gerente de Asesoría Legal

Asunto : Solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), para que se interprete el Numeral 2.1.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH)

Referencia : Carta LAP/058-05/GL de fecha 03 de mayo de 2005

Fecha : 23 de junio de 2005

---

### **I. OBJETO:**

El objeto del presente informe es realizar un análisis legal del escrito de la referencia y del Contrato de Concesión del AIJCH, con el fin de determinar los alcances e interpretación del Numeral 2.1.3. del Anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJCH, y someter dicho análisis a consideración del Consejo Directivo de OSITRAN, para efectos del ejercicio de la función a que se refiere el literal e) del Numeral 7.1 de la Ley N° 26917.

### **II. BASE LEGAL:**

- a. Contrato de concesión del AIJCH.
- b. Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN.
- c. Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- d. Anexo 14 (Aeródromos), del Convenio de Chicago.
- e. Manual de Servicios Aeroportuarios, Documento 9137-A/898-OACI.
- f. D.S. N° 010-2001-PCM, que aprueba el Reglamento General de OSITRAN (REGO).
- g. D.S. N° 050-2001-MTC Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.
- h. Contrato de Colaboración Empresarial celebrado y Atribución de Obligaciones y Responsabilidades, celebrado por CORPAC S.A. y LAP, con fecha 14 de febrero de 2001
- i. Lineamientos para la interpretación de los contratos de concesión, aprobado mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, de fecha 17 de noviembre de 2004.

### **III. ANTECEDENTES:**

1. Con fecha 14 de febrero de 2001, se celebra el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto

Internacional “Jorge Chávez” (AIJCH). Suscriben el Contrato de Concesión, Lima Airport Partners S.R.L (LAP) y el Estado Peruano, en su calidad de ente Concedente.

2. En la misma fecha, se celebra el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de obligaciones y responsabilidades, suscrito por LAP y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC), en cumplimiento de la obligación asumida por LAP de acuerdo al Anexo N° 9 (“Interrelación entre CORPAC y el Concesionario”), del contrato de concesión del AIJCH.
3. El Anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJCH establece lo siguiente respecto a la obligación de suscribir el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de obligaciones y responsabilidades:

<< El Concesionario se obliga a celebrar un contrato con CORPAC S.A., a fin de formalizar, regular y establecer la relación jurídica entre ambas partes (...).>>

4. El objeto del Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de obligaciones y responsabilidades (suscrito entre LAP y CORPAC) es el siguiente.

<<El objeto del presente Contrato, es establecer y delimitar las obligaciones de CORPAC y del Concesionario, que se originen en virtud del Contrato de Concesión, y que son esenciales para el movimiento seguro, rápido y ordenado del tráfico aéreo en el Aeropuerto.

Asimismo, es materia del presente contrato, establecer otros acuerdos entre las Partes, siempre considerando por el lado de CORPAC en tanto tiene facultades delegadas, el interés público y por el lado del Concesionario, el equilibrio económico del presente Contrato y del Contrato de Concesión.

El presente Contrato no altera la asignación de funciones, derechos y responsabilidades de las partes, establecidas en la normatividad vigente o en el Contrato de Concesión.>>

5. Con fecha 21 de abril de 2005, mediante Oficio N° 501-2005-MTC/02, el Vice-Ministro de Transportes (e), solicita a OSITRAN se le informe sobre las acciones tomadas por OSITRAN con relación *“a la demora incurrida por el Concesionario en el cumplimiento de su obligación de retirar las aeronaves del área de maniobras en el más breve plazo, señalado en el Anexo 9 numeral 2.1.3. del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a raíz del accidente ocurrido el día 15 de marzo con una aeronave de la empresa ATSA.”*

Del mismo modo, en el referido oficio el Vice-Ministro de Transportes (e) señala que el accidente significó el cierre de operaciones aéreas en el Aeropuerto durante siete horas, por lo que manifiestan su preocupación y considera necesario que se adopte las medidas pertinentes.

6. Con fecha 03 de mayo de 2005, LAP presenta ante OSITRAN una solicitud para que el Consejo Directivo interprete el sentido y alcance del Literal iii) del Numeral 2.1.3, del Anexo 9 del contrato de concesión del AIJCH, en ejercicio de la función legal de OSITRAN establecida en el Literal e) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, Ley de creación de OSITRAN.

7. Sobre el mismo objeto materia del presente informe, en la sesión 171 del Consejo Directivo de OSITRAN celebrada el 25 de mayo ultimo, se elevó al Consejo Directivo el Informe N° 031-05-GAL-OSITRAN. En dicha sesión el Consejo Directivo solicito la ampliación del precitado informe en el sentido de precisar con mayor exactitud la responsabilidad del concesionario.
8. Posteriormente, en la sesión 175 del Consejo Directivo de OSITRAN celebrada el 21 de junio ultimo, se elevó al Consejo Directivo el Informe N° 037-05-GAL-OSITRAN. En dicha sesión el Consejo Directivo solicito la ampliación del precitado informe en el sentido de detallar la con mayor exactitud la responsabilidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil en caso de accidentes en el AIJCH.

#### IV. ANALISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- A. ¿Qué establece el Literal iii) del Numeral 2.1.3, del Anexo 9 del Contrato de Concesión del AIJCH, el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de obligaciones y responsabilidades suscrito entre LAP y CORPAC y las “Leyes Aplicables”, respecto a la responsabilidad en caso de remoción de aeronaves inutilizadas dentro del AIJCH?

1. **El Numeral 2.1.3. del Anexo 9 del contrato de concesión del AIJCH** (denominado “Interrelación entre CORPAC y el Concesionario”), estipulación contractual que ha sido materia de la solicitud de interpretación presentada por LAP, ante el Consejo Directivo de OSITRAN; establece textualmente lo siguiente:

<<2. Marco Especifico

2.1. CORPAC S.A. - Gerencia Central de Aeronavegación.

(...)

2.1.3. Restricciones de Operaciones.

(...)

- iii) De bloquearse el área de maniobras por aeronaves o vehículos **será responsabilidad del Concesionario su retiro al más breve plazo.>>**

2. Asimismo, el **Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de obligaciones y responsabilidades, suscrito entre LAP y CORPAC**, para efectos del cumplimiento de las obligaciones de ambas con relación a la ejecución del contrato de concesión del AIJCH, establece textualmente lo siguiente:

<<6.3. Otros Servicios

El Concesionario se obliga a prestar los siguientes servicios adicionales:

1. Remoción de Aeronaves inutilizadas y/o accidentadas. El desbloqueo del área de maniobras **estará a cargo del Concesionario por cuenta y riesgo del explotador de la aeronave, de acuerdo al Plan de Emergencias** incluido en el Manual de Certificación del Aeropuerto. (...)>>

3. De otro lado, el **Contrato de Concesión** establece en el **Numeral 2 del Anexo 4 (“Seguridad Integral”)**, *que es de obligatorio cumplimiento*

para el Concesionario el **Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI**. El Anexo 4 del contrato de concesión establece:

<<2. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios. (SEI).

Para los fines de operación del Aeropuerto en materia de salvamento y extinción de incendios (SEI), el Concesionario deberá considerar como base las **normas y métodos recomendados por la OACI en su Anexo 14 denominado “Aeródromos”**, así como los procedimientos y lineamientos incluidos en el Manual de Servicios Aeroportuarios parte

1. Salvamento y Extinción de Incendios de la OACI (**Documento 9173-AN/898**), sus futuras actualizaciones y enmiendas.>>

4. Asimismo, el **Numeral 3.2. del Anexo 14 del Contrato de Concesión** (“Requisitos Técnicos Mínimos”), establece **también**, que es de obligatorio cumplimiento para el concesionario, el **Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI**, denominado “Aeródromos”, así como el **Manual de Servicios de Aeropuertos, Documento 9137-A/898-OACI** (incluyendo su Parte 5, relativa a “Traslado de Aeronaves Inutilizadas”):

<<3. Normas Mínimas Requeridas para las Operaciones Aeroportuarias y el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria

(...)

3.2. Anexos y Manuales de OACI:

(...)

2N **Anexo 14 - Aeródromos**

2EE **Manual de Servicios de Aeropuertos - Traslado de las Aeronaves Inutilizadas (Doc 9137 - Parte 5).**

(...)>>

5. El **Capítulo 9 del Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI** (denominado “Servicios de Emergencia y Otros Servicios”), establece lo siguiente:

<<9.3. **Traslado de Aeronaves Inutilizadas**

*Nota.- En el Manual de servicios de aeropuertos, Parte 5, se ofrece orientación sobre el traslado de las aeronaves inutilizadas, incluyendo el equipo de recuperación. Véase asimismo en el Anexo 13 lo relativo a la protección de pruebas, custodia y traslado de la aeronave.*

9.3.1. **Recomendación.- En los aeródromos debería establecerse un plan para el traslado de las aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y designar un coordinador para poner en práctica el plan necesario.**

9.3.2. **Recomendación.-** El plan de traslado de aeronaves inutilizadas debería basarse en las características de las aeronaves que normalmente puede esperarse que operen en el aeródromo e incluir, entre otras cosas:

- a) Una lista del equipo y personal de que podría disponerse para tales propósitos en el aeródromo o en sus proximidades; y
- b) Arreglos para la pronta recepción de equipo disponible en otros aeródromos para la recuperación de aeronaves.>>

6. El **Manual de Servicios de Aeropuertos**, Documento N° **9137-AN/898/ Parte 5** ( denominada “Traslado de Aeronaves inutilizadas”) de la **OACI**, establece lo siguiente:

<<**1.1. Introducción**

(...)

1.1.2. Cuando la aeronave inutilizada se encuentre en un lugar del aeropuerto en el que obstaculice el movimiento de las otras aeronaves, su rápido traslado es tan importante para los viajeros, los demás explotadores y las autoridades aeroportuarias, como para el propietario registrado y el explotador afectado. Como la operación de levantar y trasladar una aeronave inutilizada constituye una tarea complicada y no exenta de peligro, no siempre se podrá despejar el aeródromo con tanta celeridad como la autoridad competente desearía, especialmente por cuanto hay que evitar, en lo posible, que la aeronave sufra más desperfectos en su traslado.

**1.2. A QUIEN CORRESPONDE LA TAREA**

1.2.1. *Aeronaves grandes*. La dirección de los trabajos de levantamiento y traslado de una aeronave de grandes dimensiones corresponderá al propietario registrado o al explotador afectado, quien tendrá que recabar asesoramiento cuando sea necesario, del agente de seguros, del fabricante de la aeronave, una línea aérea local y un contratista. Por lo general, la autoridad aeroportuaria puede no poseer los conocimientos ni la experiencia necesarios para que el levantamiento y el traslado se realicen con la máxima rapidez compatible con la seguridad del personal que interviene y con la forma de evitar que la aeronave sufra más daños. Sin embargo, **si el propietario registrado o el explotador no pudiera trasladar la aeronave o se demorara en hacerlo, la administración del aeropuerto debería tener atribuciones para actuar en lugar del propietario o el explotador, sin tardanza**. Para asegurar que no ocurran daños secundarios, es importante que el ejercicio de esas atribuciones no implique que para el traslado de aeronaves inutilizadas pueda utilizarse procedimientos de recuperación inapropiados.

1.2.2. *Aeronaves pequeñas*. Tratándose de aeronaves pequeñas, la tarea será generalmente mucho más sencilla y **es posible que la autoridad aeroportuaria, de acuerdo con el propietario o el explotador de que se trate, pueda realizar el traslado de la aeronave**.

1.2.3. Aparte de estas obligaciones directas, **tanto la autoridad aeroportuaria como al propietario explotador de la aeronave, incumbe gran parte de la responsabilidad de que el traslado se inicie y termine lo antes posible**. Para la eficiencia de las operaciones de recuperación, se necesita haberlas planeado adecuadamente antes de que ocurra un accidente, así como disponer del equipo apropiado. **La forma de compartir esta tarea entre el aeropuerto y el propietario o explotador varía de un aeropuerto a otro, según las circunstancias locales.**>>

7. El **Plan de Emergencia del AIJCH**<sup>1</sup>, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con fecha 17 de octubre de 2003; establece textualmente la responsabilidad del explotador de la aeronave:

<< **13 Explotador de la Aeronave**

- a) La línea o empresa aérea operadora de la aeronave involucrada en un accidente deberá:

---

<sup>1</sup> Al que alude el Numeral 6.3 del Contrato de Colaboración Empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades, suscrito por LAP y CORPAC.

(...)

- Efectuar el traslado de la aeronave afectada dando función al Plan de Aeronaves inutilizadas, cuando ésta se encuentre obstruyendo alguna superficie del área de movimiento de aeropuerto; este traslado se efectuará después que se haya recibido la autorización de la Comisión de Investigación de accidente de aviación CIAA del MTC (se debe considerar el Manual de Servicios de Aeropuertos Doc. 9137 – AN-898 Parte 5, sobre “Traslado de Aeronaves Inutilizadas”)
- Mantener permanente coordinación con la autoridad aeroportuaria para las labores de salvamento.

b) Fase de Remoción

Responsabilidades de la empresa aérea:

- Levantamiento de los restos de la aeronave

(...)

- Deberá tener un planeamiento y personal adecuado para la remoción de la aeronave, ya sea con equipo propio o de terceros.

(...).>>

## B. Alcances De Las Normas Aplicables

8. En resumen, de acuerdo a las normas precitadas, es claro que hay tres aspectos que es necesario diferenciar:
  - a. Los alcances de la responsabilidad con relación a la remoción de las aeronaves para la autoridad aeroportuaria (en el caso que nos ocupa se trata de LAP) o para el propietario o explotador de la aeronave.
  - b. A quién compete la ejecución directa de las actividades de remoción de la(s) aeronave(s) inutilizada(s), propiamente dichas.
  - c. Quién asume responsabilidad frente al Estado Peruano.
9. Las responsabilidades asumidas por LAP con el Estado Peruano en virtud al Contrato de Concesión, se ejecutan de conformidad con lo establecido en las “Leyes Aplicables”<sup>2</sup>, que son de obligatorio cumplimiento para LAP y en concordancia con el Contrato de Concesión.

Al respecto, es necesario considerar que el Numeral 24.4 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

<<24.4 Ley Aplicable. Este contrato se interpretará y regirá de acuerdo a las Leyes del Perú (...)>>

10. Dentro de las “Leyes Aplicables” que LAP debe cumplir, están:
  - el Anexo 14 de la Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI, denominado “Servicios de Emergencia y Otros Servicios”, y
  - el Manual de Servicios de Aeropuertos, Documento N° 9137-AN/898/OACI, incluyendo su Parte 5 denominada “Traslado de

---

<sup>2</sup> Definidas por el Numeral 1.28 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, del modo siguiente:

<<1.28. “Leyes Aplicables” significará cualquier ley, reglamento, decreto, norma, resolución, decisión, orden y/o disposición emitida por una Autoridad Gubernamental>>.

Aeronaves inutilizadas”, los cuales están incorporados a la legislación nacional, al igual que la Convención de Chicago con todos sus Anexos.

Al respecto, es necesario considerar que la Convención de Chicago es un documento internacional que data de 1944. Dicho documento fue aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 27126, siendo ratificado mediante Decreto Supremo N° 036-99-RE. En tal virtud, dicho cuerpo normativo y todos su anexos, conforme a la ley peruana, son parte integrante del ordenamiento nacional<sup>3</sup>.

11. El Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI no señala quién debe llevar a cabo directamente las actividades de remoción de las aeronaves, propiamente dichas. Sin embargo, señala que en los aeródromos (lo que incluye el Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”), *se debería establecer un **plan para el traslado de las aeronaves que queden inutilizadas en el área de movimiento, así como designar un coordinador para ponerlo en práctica.*** Dicho plan será aprobado por la DGAC del MTC.
12. En cambio, en la Parte 5 del Manual de Servicios de Aeropuertos de OACI Documento N° 9137-AN/898/OACI, sí se establece expresamente, que las actividades de ejecución directa de las labores de remoción de las aeronaves grandes, **corresponden al propietario registrado o al explotador de la aeronave afectada.** En tal caso, se señala que *sólo en cuando éste no pueda trasladar la aeronave o se demorara en hacerlo*, la administración del aeropuerto (en el caso que nos ocupa se trata de LAP), debería tener atribuciones para actuar en lugar del propietario o el explotador, sin tardanza.  
  
Asimismo, dicho Manual señala que en el caso de remoción de aeronaves pequeñas, es posible que la autoridad aeroportuaria (en este caso LAP), *de acuerdo con el propietario o el explotador de que se trate, pueda* realizar el traslado de la aeronave.
13. Es necesario enfatizar la relevancia de lo establecido en la Parte 5 del Manual de Servicios de Aeropuertos OACI, denominado “Traslado de Aeronaves inutilizadas”, pues dicho instrumento normativo especifica que en el caso de la remoción oportuna y segura de una aeronave inutilizada, **se trata de una responsabilidad que corresponde al propietario o explotador de la aeronave**, quien interviene de acuerdo a su propio plan de aeronaves inutilizadas; y, a LAP, quien interviene de acuerdo al

---

<sup>3</sup> Constitución Política del Perú:

Artículo 55.- Los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional.

Artículo 56.- Los tratados deben ser aprobados por el congreso antes de su ratificación por el presidente de la republica siempre que versen sobre las siguientes materias:

1. Derechos humanos
2. Soberanía, dominio o integridad del Estado
3. Defensa nacional
4. Obligaciones financieras del Estado (...)

Contrato de Concesión y a su “Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas”, el cual debe ser aprobado por la DGAC.

14. En efecto, de acuerdo a lo que establece el Artículo 154° de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, todo accidente de aviación será investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA). Así, de acuerdo al Numeral 154.2 de la precitada norma, la remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente, sólo podrá practicarse con la autorización de la CIAA. Sólo una vez que dicha entidad toma conocimiento de los hechos que dieron lugar a la remoción de la aeronave, el propietario o explotador de la aeronave será responsable de llevar a cabo directamente las actividades de remoción correspondientes, para lo cual cada aerolínea tiene su propio plan de aeronaves inutilizadas.

Si el explotador o propietario no cumple con remover su aeronave inutilizada en un plazo prudencial, que debería ser determinado por la CIAA de acuerdo a lo que establece el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil (como se verá más adelante); LAP deberá actuar de acuerdo a lo que disponga el “Plan de Aeronaves Inutilizadas del AIJCH”, que establece OACI, y que deberá aprobar la DGAC, procediendo a remover la aeronave por cuenta y riesgo del explotador o propietario de ésta.

15. Al respecto, se debe considerar que de acuerdo al Artículo 303° del Reglamento de Ley de Aeronáutica Civil (aprobado mediante D.S. N° 050-2001-MTC), la investigación de accidentes de aviación es de interés público, siendo que corresponde al MTC a través de la CIAA, investigar los accidentes e incidentes de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional.

En tal virtud, se debe considerar que el Artículo 309° de la precitada norma reglamentaria establece lo siguiente:

<<Artículo 309.- La autoridad encargada de la vigilancia de una aeronave accidentada impide la intervención de personas no autorizadas. **La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación es la única autoridad que puede disponer o autorizar la remoción de la aeronave o de sus restos**, de los elementos afectados y de los objetos que pudieran haber concurrido a producir el accidente, **excepto cuando**:

a) Resulte necesario para auxiliar a las personas lesionadas o a las que se encuentren atrapadas entre los, restos de la aeronave.

b) Sea necesario en beneficio de la seguridad pública.

c) La aeronave constituya un riesgo u obstrucción del tránsito aéreo.

d) Sea necesario obtener elementos o datos para iniciar la investigación y los mismos pudieran perderse por las condiciones meteorológicas, el estado físico del área o por el paso del tiempo.>>

*[el subrayado es nuestro]*



16. En ese orden de ideas, se debe considerar que, en cumplimiento las regulaciones de OACI, la legislación aeronáutica nacional, y en concordancia con lo establecido en el Contrato de concesión y el Contrato de Colaboración Empresarial y atribución de obligaciones y responsabilidades; LAP debe contar con un **Plan de Emergencias** debidamente aprobado por la DGAC del MTC; el cual establecerá que **es el explotador de la aeronave a quien corresponde llevar a cabo directamente las labores de remoción de la aeronave inutilizada, “dando función al Plan de Aeronaves Inutilizadas”**.

17. En tal sentido, el Numeral 6.2. del Plan de Emergencias de LAP, señala lo siguiente:

**<<6.2. Actualización, control y ejecución del Plan de Emergencia**

- a) La actualización, control y ejecución del Plan de Emergencia del aeropuerto es de total responsabilidad del Gerente Central de Operaciones de Lima Airport Partners.  
(...)>>

18. Consecuentemente, cada aerolínea tiene que aprobar su propio **plan de aeronaves inutilizadas**. En efecto, el Manual de Servicios de Aeropuertos OACI, denominado “Traslado de Aeronaves inutilizadas” señala que levantar y trasladar una aeronave inutilizada constituye una tarea complicada y no exenta de peligro, y que el administrador del aeropuerto (en el caso que nos ocupa, LAP), puede no poseer los conocimientos ni la experiencia necesarios para el levantamiento y el traslado se realicen con la máxima rapidez compatible con la seguridad del personal que interviene y con la forma de evitar que la aeronave sufra mas daños.

19. El “Plan de Aeronaves Inutilizadas” que dispone la normativa de OACI, es el instrumento en el que debería estar especificada la forma en que LAP y los explotadores de las aeronaves que operan en el AIJCH, se asignan las tareas para el traslado de una aeronave inutilizada.

Al respecto, se debe considerar que si bien en el Plan de Emergencia se señala que la ejecución directa de las actividades de remoción de las aeronaves corresponde al explotador de la aeronave, es claro que éste debería hacer ello aplicando el “Plan de Aeronaves inutilizadas” a que se refiere el propio Plan de Emergencias de LAP.

20. Al respecto, es necesario considerar que la Parte 5 del Manual de Servicios de Aeropuertos de OACI, señala expresamente que “para la eficiencia de las operaciones de recuperación, **se necesita haberlas planeado adecuadamente antes de que ocurra un accidente**”.

Asimismo, el referido manual señala que “**La forma de compartir esta tarea entre el aeropuerto y el propietario o explotador** varía de un aeropuerto a otro”, lo cual es consistente con la necesidad de contar con el “Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas” en el AIJCH. Como ya se señaló, la intervención de LAP en la remoción de aeronaves inutilizadas

se realizará de acuerdo a lo que apruebe la DGAC en el “Plan de Traslado Aeronaves Inutilizadas” del AIJCH.

21. En consecuencia, somos de opinión que se trata de *una responsabilidad del propietario o explotador de la aeronave y de LAP, de conformidad al “Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas” del AIJCH, el cual debe ser aprobado por la DGAC, y que será el documento en el que se asigne las tareas que corresponde tanto al propietario o explotador de la aeronave inutilizada como a LAP.*
22. En efecto, de acuerdo al Numeral 2.1.3. del Anexo 9 del contrato de concesión y al Numeral 6.3. del Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de obligaciones y responsabilidades, LAP ha asumido frente al Estado Peruano, responsabilidad por la adecuada y oportuna ejecución del retiro de aeronaves de acuerdo al Plan de Traslado aprobado por la DGAC.

Mientras no exista el Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas del AIJCH **no se puede dejar al AIJCH sin protección, por lo que la DGAC deberá establecer las normas aplicables de contingencia, en caso que sea necesario el traslado de la aeronave inutilizada.**

## V. CONCLUSIONES:

1. De una interpretación sistemática del Numeral 2.1.3. del Anexo 9 del Contrato de Concesión con lo establecido en el Anexo 4 y 14 del mismo contrato, conforme a lo establecido en el Numeral 6.3 del contrato de Colaboración Empresarial, lo cual ha sido concordado con lo establecido en el Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI y el Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI, que son “Leyes Aplicables”; se deriva que la responsabilidad por el traslado oportuno y seguro de una aeronave o vehículo inutilizado en el AIJCH, es una responsabilidad de los explotadores de las aeronaves que operan en dicho aeropuerto.
2. LAP es responsable de conformidad al Contrato de Concesión del retiro de las aeronaves inutilizadas de acuerdo a la asignación de tareas que establecerá la DGAC en el Plan de Aeronaves Inutilizadas en el AIJCH.
3. Mientras este **Plan de Aeronaves Inutilizadas del AIJCH que dispone la normativa de OACI** (de obligatorio cumplimiento tanto para LAP como para el Estado), no este en vigencia, la responsabilidad de LAP que fluye del Contrato de Concesión será la que establezca la CIAA de la DGAC, quien deberá asignar las tareas correspondientes al propietario o explotador de la aeronave y a LAP, para cada caso concreto.
4. Por lo expuesto, es improcedente la solicitud de LAP de concluir que su responsabilidad “no es amplia ni directa sino que se encuestar circunscrita a tareas de apoyo, supervisión, coordinación, y, de ser el caso, facilitación del actuar del explotador aéreo”. La responsabilidad debe ser hasta el retiro de la aeronave inutilizada considerando las conclusiones anteriores.

## **VI. RECOMENDACION:**

En base a las consideraciones y análisis legal contenido en el presente informe, someter a consideración del Consejo Directivo, la siguiente interpretación del Numeral 2.1.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”:

“Interpretar el Contrato de Concesión en el sentido que, de conformidad al numeral 2.1.3 del Anexo 9 del contrato de concesión del AIJCH, LAP es responsable del retiro de aeronaves o vehículos al más breve plazo por cuenta y riesgo del explotador de la aeronave o propietario, de acuerdo al Plan de Traslado de Aeronaves Inutilizadas del AIJCH que apruebe la DGAC.

La obligación del Contrato de Concesión referida en el párrafo anterior deberá ser ejecutada en función al Plan de Aeronaves Inutilizadas de cada aerolínea, de acuerdo a lo preceptuado en el Capítulo 9 del Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional de la OACI (Servicios de Emergencia y Otros Servicios) y, al Manual de Servicios de Aeropuertos de la OACI (Documento N° 9137-AN/898/ Parte 5, denominada “Traslado de Aeronaves Inutilizadas”), en concordancia con la obligación establecida en el numeral 2.1.3 del Anexo del Contrato de Concesión.

En consecuencia, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá definir en el Plan de Aeronaves inutilizadas del AIJCH la forma de compartir las tareas de retiro de las aeronaves o vehículos entre el explotador o propietario y el concesionario LAP, así como los procedimientos aplicables para poder determinar la responsabilidad a LAP.

En tanto ello no se defina, dicha Dirección, al amparo de su facultades deberá asignar las tareas de retiro de la aeronave inutilizada en cada caso en el menor tiempo posible.”

Atentamente,

**FELIX VASI ZEVALLOS**  
Gerente de Asesoría Legal

FV/gsg  
REG.SAL.GAL-05-4875  
MP: 3551