

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 038-2006-CD-OSITRAN

Lima, 06 de julio de 2006

El Consejo Directivo del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN;

VISTO:

El Informe Nº 024-06-GRE-GAL-OSITRAN, mediante el cual se efectúa el análisis técnico de la solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante LAP), relativa a la modificación del Requisito Técnico Mínimo (en adelante RTM), a que se refieren los Numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH); así como el proyecto de resolución de Consejo Directivo presentado por la Gerencia General con fecha 06 de julio de 2006;

CONSIDERANDO:

Que, el 13 de diciembre del año 2005, mediante la Carta AIJC-CA-CPMO-OSI-051239-MP, LAP solicitó la modificación de los RTM 1.19, “Requerimientos para la Capacidad de Movimiento de Aeronaves”, y 1.20, “Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) y Sistema de Aire Pre-Acondicionado”, del Anexo 14 del contrato de concesión del AIJCh;

Que, el 14 de marzo del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00037, LAP desistió la solicitud de modificación de los RTM 1.19 y 1.20, presentada el 13 de diciembre del año 2005;

Que, el 27 de abril del año 2006, mediante la Carta LAP-GCCO-C-2006-00055, LAP remitió una nueva propuesta de modificación de los RTM a que se refieren los numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del contrato de concesión;

Que, OSITRAN cuenta con las opiniones técnicas de las empresas supervisoras de la ejecución de las Mejoras en el AIJCh; Lahmeyer Agua y Energía S.A. (LAHMEYER) y Typsa Ingenieros, Consultores y Arquitectos (TYPESA), respecto a la propuesta de modificación de LAP;

Que, el Numeral 1.51 de la Cláusula Primera del contrato de concesión establece que éstos pueden ser modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario;

Que, el Numeral 1.1. del Anexo 14 del contrato de concesión, denominado “Requisitos Técnicos Mínimos”, establece que éstos pueden ser modificados periódicamente por el OSITRAN, de ser necesario, contando, previamente, con la opinión del Concesionario;

Que, en consecuencia, OSITRAN tiene la facultad de modificar los Requisitos Técnicos Mínimos, definidos en el Numeral 1.51, como: “ *aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato*”;

Que, con base al análisis técnico efectuado, en la propuesta de modificación del RTM a que se refiere el Numeral 1.19 del Anexo 14:

- i. Se debe aceptar la eliminación del primer requerimiento del Cuadro “Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue” (vuelos comerciales en hora punta);
- ii. Se debe denegar la modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento (remotas y de contacto) de un valor absoluto a un valor relativo.
- iii. Se debe denegar la modificación del total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave;
- iv. Se debe aceptar en parte la modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento por origen y tipo de la aeronave;
- v. Se debe aceptar en parte la determinación de la base a la que se le aplicará el requerimiento porcentual de posiciones de contacto del RTM 1.20;
- vi. Se debe aceptar la determinación del criterio de conteo para las posiciones de uso combinado o *swing gates*;
- vii. Se debe denegar la inclusión del carácter referencial de los valores que toman las diferentes variables consideradas en el RTM para el año 30;

Que adicionalmente, en su Sesión de fecha 06 de julio, el Consejo Directivo consideró pertinente la inclusión del siguiente párrafo al RTM 1.19: “ La capacidad del sistema de pistas de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brinden en el AIJCH durante el periodo de concesión”.

Que, con base al análisis técnico efectuado, en la propuesta de modificación del RTM a que se refiere el Numeral 1.20 del Anexo 14:

- i. Se debe aceptar la inclusión de la metodología de asientos equivalentes para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto;
- ii. Se debe aceptar la inclusión de la aeronave B757-200 para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto.
- iii. Se debe aceptar en parte la eliminación del tercer requerimiento de posiciones de contacto la frase “*al vigésimo quinto*”;

De conformidad con lo establecido en el Numeral 1.51 de la Cláusula Primera y el Numeral 1.1 del Anexo 14 del contrato de concesión, así como de lo establecido mediante Literal c) del Artículo 3º de la Ley N° 27332 y el Artículo 22º y 24º del Reglamento General de OSITRAN aprobado mediante D. S N° 010-2001-PCM;

RESUELVE:

Artículo 1º.- Declarar procedente la solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) para que se modifique el Requisito Técnico Mínimo a que se refiere el Numeral 1.19 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCh, y en consecuencia:

- a. Aceptar la eliminación del primer requerimiento del Cuadro “Capacidad del Sistema de Pistas de Aterrizaje/Despegue” (vuelos comerciales en hora punta);
- b. Denegar la modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento (remotas y de contacto) de un valor absoluto a un valor relativo;
- c. Denegar la modificación del total del requerimiento de posiciones de estacionamiento por tipo de aeronave;
- d. Aceptar en parte la modificación del requerimiento de posiciones de estacionamiento por origen y tipo de la aeronave;
- e. Aceptar en parte la determinación de la base a la que se le aplicará el requerimiento porcentual de posiciones de contacto del RTM 1.20;
- f. Aceptar la determinación del criterio de conteo para las posiciones de uso combinado o *swing gates*;
- g. Denegar la inclusión del carácter referencial de los valores que toman las diferentes variables consideradas en el RTM para el año 30;

Artículo 2º.- Declarar procedente la solicitud de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) para que se modifique el Requisito Técnico Mínimo a que se refiere el Numeral 1.20 del Anexo 14 del Contrato de Concesión del AIJCh, y en consecuencia:

- a. Aceptar la inclusión de la metodología de asientos equivalentes para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto;
- b. Aceptar la inclusión de la aeronave B757-200 para el cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto.
- c. Aceptar en parte la eliminación del tercer requerimiento de posiciones de contacto la frase “*al vigésimo quinto*”;

Artículo 3º.- Establecer que los Requisitos Técnicos Mínimos a que se refieren los Numerales 1.19 y 1.20 del Anexo 14 del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, serán los siguientes:

<< 1.19 Requerimientos para la capacidad de Movimiento de Aeronaves.

La capacidad de movimiento de aeronaves deberá ajustarse al siguiente cuadro:

CAPACIDAD DEL SISTEMA DE PISTAS DE ATERRIZAJE/DESPEGUE

	Al 8° año	Al 30° año
Total de vuelos		
Total salidas y llegadas en un día punta	347	585
Domésticos	207	329
Internacionales	140	256
Capacidad del terminal/rampa		
Total salidas y llegadas en un día punta	26	45
Domésticos	16	28
Internacionales	13	22
Mínimo de posiciones de estacionamiento		
Contacto	19	56
Remoto	10	6
Capacidad del sistema de pista de A/D		
Hora punta (vuelos comerciales solamente)	33	74
Tipo de aeronave		
Internacional		
B747	2	4
B767, CD10, A300	4	13
B737, MD80, A320	9	17
Doméstico		
B737/MD80/A320	14	28
Totales	29	62

- Para efectos de la aplicación del porcentaje de posiciones de contacto se contabilizarán únicamente las posiciones equivalentes de estacionamientos de aeronaves de pasajeros en las que efectivamente se puedan utilizar mangas (PLB's), más no las de aviación general, ni las de carga, ni las de mantenimiento, ni las de pernocte.
- Las posiciones de uso combinado (swing gates), serán contabilizadas doble para efectos del conteo de posiciones.
- Cada posición requerida debe estar apta para acomodar a la aeronave más grande que se le ha especificado sin limitar la capacidad requerida de las otras posiciones.
- El esquema de diseño para maximizar un intercambio en el tipo de aeronaves.
- La capacidad del sistema de pistas de aterrizaje y despegue y el número mínimo de posiciones de contacto deberá ser consistente con la evolución de la demanda por los servicios que se brinden en el AIJCH durante el periodo de concesión.

1.20 Puentes para Embarque y Desembarque de Pasajeros (Mangas) y Sistema de Aire Pre-Acondicionado.

Para fines del cálculo del número de posiciones de estacionamiento de contacto, se utilizará la Metodología de Asientos Equivalentes, según Circular FAA150/5360-13 Planning and Design Guidelines for Airport Terminal Facilities sección 25 en adelante. Para efectos de su aplicación, se considerarán únicamente las posiciones de pasajeros que efectivamente puedan utilizar

mangas, más no las de aviación general, ni las de carga ni tampoco las de pernocte. La aeronave equivalente a utilizar será la B757-200 con capacidad para 188 pasajeros.

- Al cuarto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 31% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Al octavo año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 65% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Al décimo quinto año de vigencia de la Concesión: Como mínimo el 80% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).
- Desde el vigésimo quinto año de vigencia de la Concesión al final del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión: Como mínimo el 90% de las posiciones equivalentes de estacionamiento de aeronaves de pasajeros será de contacto (tendrá mangas).

Las mangas deberán:

- Ser de tipo “apon drive” y estarán equipadas con “Docking System”.
- Tener flexibilidad para acomodar a un máximo número de diversos tipos de aeronaves en las posiciones de contacto.
- Contar con aire pre-acondicionado. >>

Artículo 4º.- Comunicar a la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de ente Concedente, la presente resolución, así como el Informe N° 024-06-GRE-GAL-OSITRAN.

Artículo 5º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página web de OSITRAN (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ALEJANDO CHANG CHIANG
Presidente