

# RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 014-2008-CD-OSITRAN

Lima, 29 de febrero del 2008

PROCEDENCIA : GERENCIA DE SUPERVISIÓN  
GERENCIA DE ASESORIA LEGAL

ENTIDAD PRESTADORA : Lima Airport Partners S.R.L.

MATERIA : Modificatoria del Reglamento de  
Acceso de Lima Airport Partners S.R.L.

## VISTOS:

El Informe N° 017-08-GS-GAL-OSITRAN de fecha 26 de febrero del 2008, el Proyecto de Resolución de Consejo Directivo presentado en la sesión de fecha 29 de febrero del 2008;

## CONSIDERANDO:

### I.- ANTECEDENTES

1. Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN del 25 de mayo del 2004, se aprobó el Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L.(REA-LAP), el cual fue modificado por la Resolución N° 051-2005-CD-OSITRAN del 22 de agosto del 2005 y por la Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN del 07 de abril del 2006.
2. Mediante Oficio N°1137-2007-MTC/12 de fecha 01 de agosto del 2007, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) solicitó que las Resoluciones N° 022-2007-CD-OSITRAN y N° 042-2007-CD-OSITRAN se adecuen a la normativa aeronáutica vigente, en lo concerniente a la definición del servicio esencial de mantenimiento..

3. En el procedimiento de emisión del Mandato de Acceso para que LAP otorgue el acceso a la infraestructura aeroportuaria para prestar el servicio esencial de mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), las Gerencias de Supervisión y de Asesoría Legal emitieron el Informe N° 16-08-GS-GAL-OSITRAN, el cual recomendó la revisión del REA-LAP, en lo concerniente a la definición del servicio esencial de mantenimiento.

## **II.- ANÁLISIS**

### **A.- ANALISIS LEGAL**

4. El Artículo 46° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN, modificado por Resolución N° 054-2005-CD-OSITRAN publicada el 24 de setiembre de 2005, señala que las Entidades Prestadoras deberán presentar ante OSITRAN el proyecto de REA correspondiente, en tanto que el Artículo 51° de dicho cuerpo normativo señala que las Entidades Prestadoras que deseen modificar su REA deberán solicitar la aprobación de dichas modificaciones a OSITRAN.

En virtud de lo expuesto, corresponde analizar la facultad de OSITRAN para iniciar de oficio el procedimiento de modificación del REA LAP.

5. Al respecto, el inciso 3.1 del Artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, publicada el 23 de enero de 1998, señala que la misión de OSITRAN es regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión; en el marco de las políticas y normas que dicta el MTC, a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.
6. De igual forma, el literal p) del Artículo 7° del citado cuerpo legal señala que es función de OSITRAN, cautelar el acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura, es decir, OSITRAN debe velar por los intereses no solamente del concesionario, en este caso LAP, sino también por intereses de los usuarios.
7. Como puede observarse, el marco legal vigente, establece que OSITRAN es competente para velar por el acceso a la infraestructura, estando facultado al efecto para dictar las disposiciones normativas y mandatos que estime apropiados, dentro del ámbito de su competencia, razón por la cual se emitió tanto el REMA como los REA's

correspondientes; en ese sentido, a efectos de analizar la posibilidad de modificación de oficio del REA LAP corresponde analizar naturaleza jurídica del mismo.

8. Sobre el particular, el Artículo 6° de la Ley de Creación del OSITRAN, señala lo siguiente:

**“Artículo 6.- Atribuciones**

*6.1. El OSITRAN, en concordancia con las funciones previstas en la Ley y las que se establezcan en su Reglamento, ejerce atribución regulatoria, normativa, fiscalizadora y de resolución de controversias.*

*6.2. Las atribuciones reguladoras y normativas del OSITRAN comprenden la potestad exclusiva de dictar, en el ámbito de su competencia, reglamentos autónomos y otras normas referidas a intereses, obligaciones, o derechos de las Entidades Prestadoras o de los usuarios.*

9. De otro lado, la Ley N° 27332, Ley Marco de los Reguladores, publicada el 29 de julio del 2000, modificada por la Ley 27631, establece lo siguiente:

**“Artículo 3.- Funciones**

*3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Regulares ejercen las siguientes funciones:*

*“c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;*

*(...)”*

10. Como puede observarse del marco legal citado, además de los **Actos Administrativos**, OSITRAN es competente para emitir **Reglamentos Administrativos**<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>

Al respecto, DROMI señala que el **Reglamento Administrativo** consiste en una “**declaración unilateral efectuada en ejercicio de la función administrativa que produce efectos jurídicos generales en forma directa**”.

11. Ahora bien, la doctrina ha establecido que existen diferentes tipos de Reglamentos Administrativos, entre los cuales podemos mencionar a los (i) reglamentos autónomos o independientes y los (ii) reglamentos delegados.
12. Los **reglamentos autónomos o independientes** son los emitidos para regular el ejercicio de poderes que le han sido conferidos discrecionalmente a la Administración por el ordenamiento jurídico. En tanto que los **reglamentos delegados** son las normas generales dictadas por la Administración en base a la autorización o habilitación expresa contenida en la misma norma con rango de ley, objeto de reglamentación; en ese sentido, la facultad para dictar dichos reglamentos delegados no emana propiamente de la potestad reglamentaria de la administración, sino de la habilitación legal.
13. En el presente caso consideramos que los Reglamentos de Acceso, al igual que el REMA<sup>2</sup>, constituyen Reglamentos Autónomos en vista que los mismos tienen por finalidad definir la facultad discrecional del

---

Por otra parte, CASSAGNE indica que un Reglamento es un “**acto unilateral que emite un órgano de la Administración Pública, creador de normas jurídicas generales y obligatorias, que regula, por tanto, situaciones objetivas e impersonales...**”.

En nuestro medio, MORON señala que la actividad reglamentaria “... **es una actividad abstracta y general por la cual se crean normas jurídicas vinculantes para sus destinatarios indeterminados**”, la cual se contrapone con el acto administrativo el cual consiste en “... **un acto de la autoridad competente[,] concreto, específico y que crea, modifica, extingue o interpreta derechos en particular.**”

2

Con relación al REMA, a manera de ejemplo, podemos citar el proceso de acción popular tramitado por la Asociación Peruana de Agentes Marítimos – APAM en contra de OSITRAN, por la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN que aprobó el REMA de OSITRAN.

Al respecto, en el considerando décimo segundo de la Resolución N° 28 del 20 de julio de 2007, la Quinta Sala de la Corte Superior de Justicia de Lima ha señalado lo siguiente:

*“DECIMO SEGUNDO: Que, de acuerdo a los dispositivos citados, se tienen que la Resolución de Presidencia [sic] del Consejo Directivo número 014-2003-CD-OSITRAN, que **APROBÓ** el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, norma que motiva el presente proceso de Acción Popular, ha sido expedida por OSITRAN en el ejercicio de sus facultades normativas y por tanto no infringe la Constitución Política del Estado...”*

[El subrayado es nuestro]

Como puede observarse, la Sala considera que la Resolución de Consejo Directivo que APRUEBA el Reglamento (en este caso, el REMA), ha sido emitida en ejercicio de facultades **NORMATIVAS** y no en ejercicio de facultades administrativas, hecho que se confirma, además, con el trámite seguido por los propios demandantes, es decir, a través de un proceso de acción popular y no de un proceso contencioso administrativo.

OSITRAN frente a las Entidades Prestadoras, en el afán de regular el acceso a la infraestructura esencial de los potenciales usuarios intermedios.

Por lo tanto, los REA's al tener una naturaleza de disposición normativa, así como el REMA, son susceptibles de ser modificados de oficio por la administración pues la emisión de normas es una función intrínseca a la naturaleza del organismo regulador.

14. Adicionalmente a ello, debemos precisar que es facultad de OSITRAN el actualizar sus Reglamentos de Acceso a las nuevas condiciones del mercado, dado que de no permitirse ello, el Regulador no podría cumplir con su rol de eliminar las barreras de acceso, para lo cual, precisamente, debe dictar normas de carácter regulatorio (en este caso, Reglamentos Administrativos de Acceso).

En ese sentido, el admitir la posibilidad de que un REA pueda ser modificado exclusivamente por iniciativa del Concesionario y no de oficio por el Regulador, significaría no solamente que OSITRAN deje de ejercer las funciones para la cual ha sido creado sino que, en la práctica, implicaría que el Concesionario se este autorregulando, situación que claramente contravendría todo el marco legal vigente en materia de regulación de infraestructura.

15. Por lo tanto, en virtud de lo expuesto, consideramos que OSITRAN cuenta con las facultades y atribuciones suficientes para modificar de oficio el REA LAP.

Al respecto, dado que expresamente no se ha establecido en el REMA los plazos y actuaciones necesarios para la modificación de oficio del REA, consideramos que deberá aplicarse analógicamente el procedimiento establecido por el REMA para la modificación a iniciativa de las Entidades Prestadoras del REA (es decir, a iniciativa del propio Concesionario).

## **B Necesidad de modificar el REA-LAP**

16. En esta parte se procederá a exponer los aspectos que serán materia de evaluación acerca de la posibilidad de modificación de la definición del servicio esencial de mantenimiento del REA-LAP.

## **B.1 Actual definición del servicio esencial de mantenimiento de aeronaves**

17. Mediante el REMA se estableció como servicio esencial, el “mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas”, tal como se puede observar de la siguiente cita textual:

### **“ANEXO N° 2**

#### **SERVICIOS ESENCIALES SUJETOS A LA APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**

##### **AEROPUERTOS**

- *Traslado de carga.*
- *Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros).*
- *Abastecimiento de combustible.*
- *Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters).*
- *Mantenimientos de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.”*

18. Por su parte, en el REA-LAP se definió este servicio esencial de la siguiente manera:

#### **“Artículo 4.- Definiciones**

(...)

##### **r) Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas:**

*Consiste en el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme a lo definido en la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas. En ese sentido, se refiere al mantenimiento diario requerido a efectos que la aeronave esté lista para su siguiente vuelo.*

(...)”

19. Tal como puede observarse, el REA-LAP establece que el servicio esencial de mantenimiento se refiere solamente al *mantenimiento preventivo*, el cual se encuentra definido por las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAPs).

20. Sin embargo, es una práctica generalizada que el mantenimiento, actividad necesaria para permitir un vuelo seguro dentro de los estándares correspondientes, incluya tanto servicios generales de rutina como inspecciones mayores (*overhaul*)<sup>3</sup>. Es por este motivo que en la mayoría de aeropuertos se requiere instalaciones para brindar el servicio de mantenimiento de aeronaves.
21. En nuestro país, las regulaciones de la DGAC exigen que las aerolíneas sean las responsables de realizar actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteración de aeronaves, lo cual incluye lo referido a las estructuras, motores de las aeronaves, hélices, componentes de emergencia, entre otros.
22. Según las RAPs 1 y 111 respectivamente, existen dos definiciones que hacen referencia al mantenimiento, las cuales se citan a continuación:

***"Mantenimiento:*** Significa inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes, pero excluye el mantenimiento preventivo.

***Mantenimiento Preventivo:*** Se refiere a toda acción de mantenimiento, que es parte de un programa de mantenimiento, para prevenir mal funcionamientos o daños que son esperados en la operación normal de una aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio."

23. Visto lo anterior, puede apreciarse que la definición del servicio esencial de mantenimiento en el REA-LAP, se ha excluido las actividades relativas a la revisión, reparación, conservación y cambio de partes, ciñéndose sólo a lo respectivo al mantenimiento preventivo.
24. Al respecto, se considera importante contrastar dicha definición con lo establecido en el REMA como servicio esencial. Este Reglamento señala que son servicios esenciales aquellos que son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino y que para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial, cuya duplicación no es técnica o económicamente rentable en el corto plazo<sup>4</sup>.
25. A fin de realizar dicho contraste, será de mucha utilidad exponer algunas consideraciones sobre los aspectos operativos y comerciales de las aerolíneas. Este análisis se presentará en la siguiente parte de la presente Resolución.

---

<sup>3</sup> Tomado de: "Airport Development Reference Manual" 9° Edición. Internacional Air Transport Association-IATA. Montreal-Ginebra, 2004. pág. 14.

<sup>4</sup> Ver Artículo 10° del REMA.

## **B.2 Consideraciones operativas y comerciales sobre las actividades de las aerolíneas**

26. La actividad diaria de las aeronaves de una aerolínea nacional se inicia por la mañana, operando en una serie de aeropuertos durante el día, para luego pasar la noche (lo que es comúnmente llamado *overnight*) en su base, en la cual tiene su estación de mantenimiento.
27. De esta forma, las aerolíneas nacionales priorizan el día para volar, mientras que por las noches realizan las actividades de mantenimiento preventivo e inspección. Dadas las restricciones de espacio y tiempo, se programan algunas de las actividades de mantenimiento de tal forma que se va atendiendo una a una a las aeronaves, en cronogramas establecidos por los operadores.
28. En la actualidad, el hecho que el AIJCh sea el centro de operaciones de las aerolíneas nacionales y donde se encuentran sus estaciones de mantenimiento es explicado, entre otros, por los siguientes motivos:
  - La ubicación estratégica de Lima en el centro del país.
  - La demanda por vuelos nacionales a los diferentes destinos del país se concentra en Lima.
  - El AIJCh tiene instalaciones de suficiente tamaño para albergar los distintos tipos de aeronaves.
  - El personal certificado por la DGAC para las labores de mantenimiento reside en Lima.
  - Existencia de una zona franca en el AIJCh para la importación de repuestos para las aeronaves.
  - Existen equipos como tuberías para transportar aire (necesario para equipos hidráulicos), gatas o andamios que no podrían ser transportados a otros aeropuertos.
29. Como puede observarse, existe una serie de condiciones, tanto técnicas como operativas y comerciales que explican el centralismo de la actividad de las líneas aéreas nacionales. La consecuencia de ello, es que las rutas aéreas son diseñadas teniendo como condición que las aeronaves tengan su *overnight* en el AIJCh. Así, el itinerario programado por las aerolíneas es el que estaría minimizando sus costos de transacción, que de otra manera se generarían, por ejemplo, por los vuelos sin pasajeros o carga (vuelos *ferry*) o el continuo traslado de repuestos o equipos a estaciones en provincias.

30. Dicha situación no ocurre con las líneas aéreas internacionales, dado que éstas no centralizan sus operaciones en Lima y por tanto, no tienen sus bases de operación en el AIJCh.
31. Lo señalado en los párrafos anteriores se evidenció durante el procedimiento de emisión del Mandato de Acceso de mantenimiento, donde se advirtió que la definición de mantenimiento en el REA-LAP se ajusta más a la naturaleza de la operación de las líneas aéreas internacionales, quienes si bien requieren necesariamente los servicios de mantenimiento preventivo, no le son imprescindibles las actividades de mantenimiento en el AIJCh. En cambio, las aerolíneas nacionales sí requieren que las actividades de mantenimiento y mantenimiento preventivo sean realizadas en el AIJCh.
32. En consecuencia, se considera que una sola definición de mantenimiento no necesariamente podría ser aplicable de la misma forma a los distintos Usuarios Intermedios que operan en el AIJCh, en particular, las aerolíneas nacionales e internacionales.
33. Esta particularidad no ocurre por ejemplo para el caso de otros servicios esenciales, como los servicios de rampa o asistencia en tierra, atención de tráfico de pasajeros y equipaje o abastecimiento de combustible, toda vez que estas actividades sí son necesarias para completar la cadena logística de manera indistinta tanto para las aerolíneas nacionales como internacionales.
34. A su vez, es importante añadir que las actividades de mantenimiento no pueden ser brindadas en cualquier taller ni por cualquier persona<sup>5</sup>, tal como lo estipulan las RAPs en sus procedimientos y manuales respectivos.
35. En este orden de ideas, se considera que el servicio esencial de mantenimiento podría ser definido como un todo<sup>6</sup>, es decir, este servicio debería estar definido como inspección, *overhaul*, reparación, conservación, y cambio de partes. Incluye además toda acción de mantenimiento, que es parte de un programa de mantenimiento, para prevenir mal funcionamientos o daños que son esperados en la operación normal de una aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio.

---

<sup>5</sup> Otras empresas que brindan estos servicios, como el SEMAN o Aeroinversiones S.A. no necesariamente cuentan con la disponibilidad de espacio, equipos, personal y permisos necesarios para poder atender las aeronaves de todos los Usuarios Intermedios.

<sup>6</sup> Cabe mencionar que las actividades exigidas por la DGAC a las aerolíneas, entre ellas las inspecciones y el mantenimiento preventivo, implican chequeos que deben ser realizados de manera periódica o rutinaria.

36. Ahora bien, es importante señalar que en la actualidad las aerolíneas realizan sus servicios de mantenimiento preventivo tanto en las posiciones de estacionamiento en plataforma como en sus respectivas áreas de mantenimiento en el AIJCh.
37. Al respecto, es importante precisar que en el Anexo N° 3 del REA-LAP, se define el área de Rampa (Plataforma) como aquella que está destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento y/o mantenimiento.
38. Estas definiciones han sido tomadas del Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el cual se define el área de mantenimiento de la siguiente forma:

*“Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.”*

39. A su vez, en la RAP 1 (Definiciones y Abreviaturas) se define al área de Plataforma tal como puede leerse a continuación:

*“ Plataforma: Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.”*

Figura N° 1: Algunas posiciones de estacionamiento en plataforma en el AIJCh donde actualmente se realiza el mantenimiento preventivo



Fuente: 2007 Digital Globe-Europa Technologies, Google Earth  
(10 de setiembre del 2007)

Figura N° 2: Área de losa de ATSA donde se realizan actividades de mantenimiento



Fuente propia

40. Respecto al mantenimiento -recordemos que las RAPs definen dos actividades paralelas, mantenimiento y mantenimiento preventivo- es necesario destacar que según las RAPs<sup>7</sup> para obtener el Certificado de Explotador Aéreo (AOC), éste deberá demostrar previamente ante la DGAC **que cuenta con una infraestructura de mantenimiento acorde con la naturaleza y la amplitud de sus operaciones.**
41. Si bien no es la finalidad de la presente Resolución determinar si la infraestructura de mantenimiento se encuentra acorde a la naturaleza de las operaciones de las aerolíneas, sí lo es asegurar el libre acceso, es decir, velar por el derecho que tienen los Usuarios Intermedios por utilizar las instalaciones necesarias para brindar, en este caso, el servicio de mantenimiento y mantenimiento preventivo.
42. Para tal fin, es necesario determinar qué áreas podrían ser consideradas como indispensables o insustituibles, por lo que será de mucha utilidad exponer cómo y dónde las aerolíneas realizan en la actualidad sus actividades de mantenimiento. Dicho análisis se presenta en los siguientes puntos.

---

<sup>7</sup> RAP 121, Sub Parte A, Sección 121.3, párrafo “b” (Requerimientos de infraestructura durante la certificación de un explotador de transporte aéreo)

### **B.2.1 Área de mantenimiento de Aerocondor**

43. Aerocondor cuenta con un Taller de Mantenimiento Aeronáutico (TMA) donde las actividades de mantenimiento de aeronaves pequeñas (como los Beechcraft B200 o Cessna) se realizan en el hangar mientras que las aeronaves grandes son atendidas en la losa (por ejemplo, los Boeing 737-200, Fokker F50 o Antonov 24).
44. Cabe mencionar que el término Taller de Mantenimiento Aeronáutico (TMA) es definido por la RAP 1 como la organización de mantenimiento encargada de realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo y alteraciones a los explotadores aéreos.
45. Nótese que en la práctica, la losa es parte sustancial del área de mantenimiento, tal como puede apreciarse en la figura N° 3:

**Figura N° 3: Mantenimiento rutinario en un Antonov AN 24 (Aerocondor)**



Fuente propia

### **B.2.2 Área de mantenimiento de Aero Transporte S.A. (ATSA)**

46. En el caso de ATSA, las aeronaves (como por ejemplo los Astra G100 o el Beechcraft 1900C) son atendidas tanto en el hangar como en la losa. Dado su tamaño, el Antonov AN26 solo puede ser atendido en la losa. Asimismo, cuentan con determinado equipamiento electrónico para el chequeo de sus aeronaves, así como tuberías instaladas para el funcionamiento del equipo hidráulico y provisión de aire. Similar al caso de Aerocondor, la losa es la zona donde principalmente se realizan las actividades de mantenimiento. En la Figura N° 4, puede observarse las tuberías antes señaladas:

**Figura N° 4: Tuberías instaladas en el área de mantenimiento (ATSA)**



Fuente propia

### **B.2.3 Área de mantenimiento de Cielos del Perú S.A.**

47. El área donde Cielos del Perú S.A. (Cielos) realiza sus actividades de mantenimiento no tiene hangar, por lo que atiende sus aeronaves (McDonnell Douglas DC-10) en las losas. Entre los equipos que este Usuario Intermedio utiliza, están las gatas hidráulicas (capaces de levantar un peso equivalente a 125 toneladas), andamios, equipos de provisión de aire, escaleras, carretas para transportar los motores, entre otros. En este caso, el único lugar donde Cielos puede atender sus aeronaves a fin de efectuar sus labores de mantenimiento, es el terreno de losa asignado. Nótese en la Figura N° 5 las escaleras, andamios y gatas hidráulicas necesarias para las actividades de mantenimiento de un DC-10 de Cielos:

**Figura N° 5: Labores de mantenimiento en un McDonnell Douglas DC-10 (Cielos)**



Fuente propia

#### **B.2.4 Área de mantenimiento de LC Busre**

48. En el área de losa de LC Busre se realiza el reemplazo de motores, hélices, trenes de aterrizaje, botas *antihielo* de alas y estabilizadores de sus aeronaves (Fairchild Metroliner III). Asimismo, se efectúa la regulación de puertas de trenes de aterrizaje y se realizan pruebas de retracción y extensión de los mismos. En las instalaciones de LC Busre, se encuentran también los generadores de energía (Ground Power Units-GPUs) necesarios por ejemplo para el encendido de las aeronaves. En la Figura N° 6 puede notarse los tractores remolcadores de aeronaves que utiliza LC Busre:

**Figura N° 6: Labores de mantenimiento en un Fairchild Metroliner III**



Fuente propia

49. De los aspectos revisados en esta parte de la Resolución, se puede extraer las siguientes conclusiones:

- Como parte de las áreas de mantenimiento, las losas son terrenos indispensables e insustituibles para realizar dichas actividades, tal como éstas han sido definidas en la sección anterior.
- Las labores de mantenimiento implican el uso de equipos de difícil o incluso imposible traslado a otras locaciones (en términos operativos y por costos) como las gatas hidráulicas, andamios, escaleras, tractores, tubos de provisión de aire, generadores de energía (GPUs), ente otros.

### **C. Modificación del REA-LAP**

50. En el Anexo 2 del REMA se listó al “Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas” como un servicio esencial, el cual es definido por el artículo 10° del REMA de la siguiente manera:

#### ***“Artículo 10°.- Servicios Esenciales.***

*Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se consideran Servicios Esenciales a aquellos que cumplen con las siguientes condiciones:*

- 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, cuya duplicación no es técnica o económicamente rentable en el corto plazo.*

*La calificación de un Servicio Esencial, se sustenta en los principios establecidos en el presente Título.*

(...)"

51. Por las consideraciones expuestas en la presente Resolución, se ha considerado que el servicio de mantenimiento y mantenimiento preventivo, que incluye la inspección, *overhaul*, reparación, conservación y cambio de partes, además toda acción para prevenir mal funcionamientos o daños que son esperados en la operación normal de una aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio, serían actividades indispensables para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.
52. Asimismo, para ser provistos requerirían utilizar necesariamente las instalaciones que para tal fin se encuentran en el AIJCh.
53. Según ello, la definición de servicio esencial de mantenimiento al que se refiere el literal r) del artículo 4° del REA-LAP debe quedar redactado de la siguiente manera:

***“Artículo 4.- Definiciones***

(...)

***r) Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas:***

*El mantenimiento está definido como inspección, overhaul, reparación, conservación, y cambio de partes. Incluye además toda acción de mantenimiento, que es parte de un programa de mantenimiento, para prevenir mal funcionamientos o daños que son esperados en la operación normal de una aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio.*

(...)"

54. Asimismo, se ha considerado que las áreas de mantenimiento comprenderían las losas, áreas que son provistas solamente por LAP en el AIJCh y cuya utilización sería imprescindible para la prestación del servicio esencial de mantenimiento. Estas áreas no serían factibles de sustituirse técnica o económicamente para proveer dicho servicio

esencial. Sobre las características de estas instalaciones, el artículo 9° del REMA establece lo siguiente:

**“Artículo 9°.- Facilidad Esencial.**

*Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, 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 provista por un único o un limitado número de proveedores, y su utilización es indispensable para la prestación de los servicios esenciales.*
- b) *No es factible de ser sustituida técnica o económicamente para proveer un servicio esencial.*

*La calificación de una Facilidad Esencial por parte de OSITRAN, ya sea de oficio o a pedido de parte, se sustenta en los principios establecidos en el presente Título.*

*(...)*”

55. Cabe mencionar que el Anexo N° 3 del REA-LAP (“Descripción de las Facilidades Esenciales del AIJCh”) señala que la Rampa (Plataforma) es el área destinada a las actividades de mantenimiento, tal como se observa de la siguiente cita textual:

*“Rampa (Plataforma): Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento y/o mantenimiento.”* (el subrayado es nuestro)

56. Es importante agregar que esta definición es acorde con la respectiva definición de la OACI y la DGAC, tal como se expuso en la sección B.2 de la presente Resolución.
57. Atendiendo a lo expuesto en los numerales anteriores, este Colegiado considera que debe interpretarse que a efectos de la aplicación del REA-LAP, la definición de “Plataforma” incluye las áreas de losa donde se realizan las actividades de mantenimiento.
58. En consecuencia, se ha determinado la necesidad de modificar la definición del servicio esencial de mantenimiento de aeronaves del REA-LAP, en los términos propuestos en los considerandos precedentes.

**POR LO EXPUESTO**, en base al análisis contenido en el Informe N° 017-08-GS-GAL-OSITRAN, en aplicación de las funciones previstas en en el Artículo 6° y el literal p) del Artículo 7° de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, así como 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, modificado por el Artículo 1° de la Ley N°27631, el Artículo 24° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM; y estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión del 29 de febrero del 2008;

## **SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.-** Interpretar el Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L. en el sentido que la definición de “Plataforma” del REA-LAP incluye las losas.

**Artículo 2°.-** Disponer el inicio de oficio del procedimiento de modificación del Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L.

**Artículo 3°.-** Proponer modificar el literal r) del artículo 4° del Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L. en lo relativo a la definición del mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas en los siguientes términos:

### ***“Artículo 4.- Definiciones***

*(...)*

#### ***r) Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas:***

El mantenimiento está definido como inspección, *overhaul*, reparación, conservación, y cambio de partes. Incluye además toda acción de mantenimiento, que es parte de un programa de mantenimiento, para prevenir mal funcionamientos o daños que son esperados en la operación normal de una aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio.

**Artículo 4°.-** Notificar la presente Resolución y el Informe N° 017-08-GS-GAL-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., a los Usuarios Intermedios, las

aerolíneas y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional - AETAI.

**Artículo 5°.-** Difundir la presente Resolución mediante su publicación en la página web de OSITRAN.

**Artículo 6°.-** Disponer que Lima Airport Partners S.R.L. difunda en su página web, el presente proyecto de modificación de oficio de su Reglamento de Acceso, en un plazo que no excederá de cinco (05) días hábiles contados a partir de la notificación de la presente Resolución.

**Artículo 7°.-** Hacer de conocimiento de los interesados que el plazo para que puedan remitir a OSITRAN sus comentarios y/u observaciones sobre el presente proyecto de modificación del Reglamento de Acceso de Lima Airport Partners S.R.L. es de quince (15) días hábiles, contados a partir de recibida la notificación de la presente Resolución.

Notifíquese, Cúmplase y Archívese

**JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE**  
**Presidente del Consejo Directivo**

Reg. Sal. N°PD3213-08