

**GUIA DE CASOS RESUELTOS POR LOS CUERPOS COLEGIADOS DE OSITRAN
(2006-2015)**

2006

EXPEDIENTE N°	:	001-2006-CCO-OSITRAN
PARTES	:	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR (TISUR)
	:	FERROCARRIL TRANSANDINO (FETRANSA)
MATERIA	:	Acceso a bienes de la concesión

En julio del 2006, la Gerencia de Supervisión informó al CCO de la controversia existente entre TISUR y FETRANSA relacionada con el acceso, así como la administración y gestión de las vías férreas dentro del Terminal Portuario de Matarani (TPM). Siendo así, el CCO dispuso el inicio de procedimiento administrativo de oficio.

Las partes suscribieron en el año 2010, el Convenio de Operaciones de Uso e Instalación de vías férreas dentro del Terminal Portuario de Matarani, por lo que el Cuerpo Colegiado determinó que la cuestión en discusión en la controversia era conocer si dicho convenio significaba una solución de mercado eficiente respecto del conflicto sobre la administración y gestión de dichas vías, acorde con el desarrollo portuario y ferroviario, así como en el marco establecido en los Contratos de Concesión.

Del acuerdo arribado por las partes, y habiéndose reconocido la responsabilidad de FETRANSA como administradora de las vías férreas dentro del TPM, el Cuerpo Colegiado advirtió que el acuerdo es acorde con el marco legal y contractual de las concesiones. Siendo así, el Cuerpo Colegiado aprobó el Convenio y dio por concluida la controversia.

2008

EXPEDIENTE N°	:	001-2008-CCO-OSITRAN
DENUNCIANTE	:	TALMA MENZIES S.R.L. (TALMA)
DENUNCIADO	:	AEROPUERTOS DEL PERÚ (AdP)
MATERIA	:	Pretensión de resolver los contratos de acceso de los aeropuertos de Trujillo, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos.

En diciembre de 2008, TALMA interpuso reclamación a fin de que el CCO declare que AdP no podía resolver unilateralmente los Contratos de Acceso N° TPP-008-2007- AdP, N° TRU-012-2007- AdP, PCL-018-2007- AdP, N° IQT-019-2007- AdP. Durante el trámite del expediente, en octubre de 2009,

TALMA solicitó desistimiento del procedimiento, por lo cual el CCO debió determinar si corresponde declarar la procedencia de dicho desistimiento.

El CCO señaló que en el caso pudo verificarse que no existe una posible afectación del transporte aéreo en los aeropuertos de Trujillo, Tarapoto, Iquitos y Pucallpa y, con ello del interés general por una posible resolución de los contratos de acceso sobre la base de no contar con todos los equipos descritos en el Anexo I de cada contrato, ya que explícitamente AdP ha precisado que nunca tuvo tal propósito y que solamente exige a TALMA la implementación de los equipos necesarios en función de la aeronave a atender y esta última así lo ha entendido, es por eso que presenta su desistimiento.

Siendo así, el CCO aceptó el desistimiento de TALMA y declaró concluido el procedimiento.

2010

EXPEDIENTE N°	:	001-2010-CCO-OSITRAN
RECLAMANTE	:	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERÚ (AA)
EMPRESA PRESTADORA	:	LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP)
MATERIA	:	Incumplimiento de Mandato de Acceso

En diciembre de 2010, AA interpuso una reclamación contra LAP, ante el Cuerpo Colegiado solicitando: a) reconocer que los términos del Mandato de Acceso son de aplicación al uso y facturación por las Oficinas operativas y que todas las actividades que realiza son reconocidas por dicho mandato; b) ordenar a LAP que ceda las Oficinas de acuerdo a los términos y condiciones previstos en el Mandato de Acceso, lo que implica que cobre a AA la tarifa allí determinada y c) ordenar a LAP que remita las Actas de Entrega de las Oficinas 2034 y 2038.

En el presente caso, el CCO debía verificar si LAP tiene derecho a exigir la suscripción de un contrato de alquiler de naturaleza comercial por las Oficinas 2034 y 2038 o si deben mantenerse las condiciones prescritas en el Mandato de Acceso, con la consecuente remisión de las Actas de Entrega de dichas áreas a AA.

LAP señaló que de la inspección que realizaron se pudo determinar que en la Oficina 2034, AA efectuaba las actividades de cocina, comedor y oficina de seguridad; mientras que la Oficina 2038 servía como Sala de directorio – Reuniones Gerencia General, por lo cual al alquiler de las citadas áreas le correspondía la aplicación de las condiciones comerciales.

El CCO señaló que, tal como se evidenció de los medios probatorios actuados (visita inopinada, documentos y testigos), en la oficina 2034, AA viene efectuaba actividades relacionadas con las operaciones que realiza en el AIJCh. Asimismo, se verificó que existía un ambiente dentro de la oficina con distintos bienes entre ellos un televisor, un horno microondas y un refrigerador.

Al respecto, el CCO señaló que si bien este ambiente puede utilizarse como comedor, esta situación no desnaturaliza su condición de facilidad esencial, pues en la Oficina 2034 se realiza la actividad recogida en el literal h) del numeral 3.2 del mandato relacionado con la distribución de materiales para el check in.

Respecto a la oficina 2038, señalaron que tener un ambiente destinado para guardar materiales o equipos propios para el uso exclusivo de la oficina operativa se encuentra dentro de los alcances literal n) del numeral 3.2 del mandato, por lo que tampoco se estaría incumpliendo.

Siendo así, el CCO declaro fundada la solicitud de AA relacionada con las oficinas 2034 y 2038, respecto de las cuales LAP debió emitir las correspondientes actas de entrega.

Cabe indicar que la presente controversia fue materia de apelación, habiendo el Tribunal de Solución de Controversias confirmado en parte la Resolución emitida por el Cuerpo Colegiado.

2012

EXPEDIENTE N°	:	001-2012-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	SOCIETE AIR FRANCE SUCURSAL EN EL PERÚ
EMPRESA PRESTADORA	:	LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
MATERIA	:	Incumplimiento de acuerdo

En diciembre de 2012, AIR FRANCE interpuso reclamación contra LAP, ante el Cuerpo Colegiado de OSITRAN solicitando ordenar a LAP el restablecimiento del descuento del 100% en la Tarifa de Aterrizaje y Despegue de los vuelos de AIR FRANCE en la ruta París – Lima – París hasta el 04 de julio de 2013, entre otras pretensiones accesorias.

El CCO debió determinar si la pista de aterrizaje y despegue respecto del cual se aplica la tarifa en mención califica como facilidad esencial, respecto de lo cual se concluyó que al no constituir la pista de aterrizaje y despegue una facilidad esencial, la Tarifa de Aterrizaje y Despegue no puede constituirse como un cargo de acceso, en los términos del REMA.

Por tanto, al no existir una facilidad esencial preexistente y tampoco un cargo de acceso, no se puede configurar la existencia de un Contrato de Acceso o, en su defecto, de un Mandato de Acceso y, por tanto, el Cuerpo Colegiado no tiene competencia para resolver la controversia suscitada entre AIR FRANCE y LAP.

Siendo así, el CCO declaró IMPROCEDENTE la solicitud planteada por AIR FRANCE contra LAP, y encausó de oficio el procedimiento, calificando la solicitud como un reclamo.

EXPEDIENTE N°	:	002-2012-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	SOCIETE AIR FRANCE SUCURSAL EN EL PERÚ
EMPRESA PRESTADORA	:	CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
MATERIA	:	Incumplimiento de acuerdo

En de diciembre de 2012, AIR FRANCE interpuso reclamación contra CORPAC, ante el Cuerpo Colegiado de OSITRAN solicitando ordenar a CORPAC el restablecimiento del descuento del 90% en la Tarifa de Servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), de los vuelos de AIR FRANCE en la ruta París – Lima – París hasta el 04 de julio de 2013, entre otras pretensiones accesorias.

Al igual que en el caso anterior, para establecer la competencia del CCO debe verificarse, en primer lugar, la existencia de una facilidad esencial cuyo acceso se requiere para prestar un servicio esencial que se integra a la cadena logística. Respecto de lo que, se concluye que los servicios de navegación aérea en ruta al no estar vinculados a las facilidades o servicios esenciales, la tarifa cobrada a las líneas aéreas por la prestación de los mismos, no puede constituirse como un cargo de acceso, en los términos del REMA.

Por tanto, al no existir una facilidad esencial preexistente y tampoco un cargo de acceso, no se puede configurar la existencia de un Contrato de Acceso o, en su defecto, de un Mandato de Acceso y, por tanto, este Cuerpo Colegiado no tiene competencia para resolver la controversia suscitada entre AIR FRANCE y CORPAC.

Siendo así, el CCO declaró IMPROCEDENTE la solicitud planteada por AIR FRANCE contra CORPAC, y encausó de oficio el procedimiento, calificando la solicitud como un reclamo.

EXPEDIENTE N°	:	003-2012-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
EMPRESA PRESTADORA	:	AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.
MATERIA	:	Incumplimiento de acuerdos interinstitucionales

En diciembre de 2012, CORPAC interpuso reclamación contra ADP, ante el Cuerpo Colegiado de OSITRAN solicitando ordenar el cumplimiento por parte de ADP de la Cláusula 5.5.1. contenida en doce (12) acuerdos interinstitucionales suscritos con CORPAC para la coordinación de las operaciones en los aeropuertos concesionados del primer grupo de aeropuertos de provincias.

CORPAC sustentó su posición alegando el incumplimiento por parte de ADP de la cláusula 5.5.1. contenida en doce convenios interinstitucionales suscritos entre ellos. Dicha cláusula establece que *“AdP será responsable de facturar por la atención fuera del horario de operación del aeropuerto y cancelar a CORPAC la parte correspondiente, de conformidad con los procedimientos acordados en documento pertinente”*.

El CCO señaló que, no se había establecido una tarifa a favor de CORPAC que lo compense por los servicios de aeronavegación brindados fuera del horario de atención en los aeropuertos concesionados, por lo cual la mencionada cláusula no podría interpretarse como una obligación de ADP de compartir con CORPAC parte de la tarifa a la que se encuentran autorizada a cobrar por atención fuera de hora, dado que dicha tarifa, por su propia naturaleza, y por haberlo así establecido el Contrato de Concesión, remunera solamente los servicios del concesionario.

En opinión del CCO, aun queriendo cumplir con el acuerdo ADP no hubiera podido proceder a la facturación ya que no se ha determinado la tarifa para los servicios de aeronavegación brindados por CORPAC fuera del horario de atención de los aeropuertos, siendo que dicha tarifa debe ser regulada de manera independiente a las tarifas previstas para los servicios brindados por el concesionario.

El CCO, declaró infundada la controversia. Cabe indicar que la Resolución fue materia de recurso de apelación, habiendo sido confirmada por el Tribunal de Solución de Controversias.

EXPEDIENTE N°	:	004-2012-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
EMPRESA PRESTADORA	:	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.
MATERIA	:	Incumplimiento de acuerdos interinstitucionales

En diciembre de 2012, CORPAC interpuso reclamación contra AAP, ante el Cuerpo Colegiado de OSITRAN solicitando ordenar el cumplimiento por parte de AAP de la Cláusula 21.1 del Anexo 10 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias, denominado "Interrelación entre el concesionario y CORPAC", respecto al pago de los servicios de aeronavegación que son brindados por CORPAC fuera del horario regular en los aeropuertos concesionados.

CORPAC sustentó su posición alegando el incumplimiento por parte de AAP de la cláusula 21.1. del Anexo 10 del Contrato de Concesión, la cual establece que *"21.1. En tanto CORPAC defina la nueva tarifa que se aplicará por la prestación de los servicios aeronáuticos ATS fuera del horario de operación en los Aeropuertos concesionados. El CONCESIONARIO continuará con la facturación por dicho concepto. Una vez definida la tarifa EL CONCESIONARIO reembolsará a CORPAC los importes que le correspondan, procedimiento que también se aplicará retroactivamente desde la fecha de cierre"*.

El CCO consideró que, lo alegado por CORPAC implicaría que AAP deba cancelar a CORPAC por los servicios de aeronavegación que presta fuera de horario de operación, con cargo a la tarifa establecida en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, esto es, como contraprestación por la operación del aeropuerto en horas extras, la cual es cobrada directamente por AAP. Sin embargo, del análisis de la mencionada cláusula no se verifica que ésta obligue a AAP a facturar el servicio de aeronavegación prestado por CORPAC con cargo a la tarifa por atención en horas extras que remunera los servicios del concesionario.

Asimismo que, la cláusula establece solamente el reconocimiento de que el concesionario deba continuar con una facturación que, en un inicio correspondía a CORPAC, pero que por efecto de la entrega en la concesión de los aeropuertos, pasó a ser realizada temporalmente por el concesionario hasta que CORPAC defina su nueva tarifa. En ese sentido, lo que regula la cláusula es la continuidad de una facturación preexistente a cargo de CORPAC y no que esta facturación se tenga que realizar con cargo a la tarifa de horas extra.

Finalmente, se indicó que teniendo en cuenta que no se ha establecido una tarifa a favor de CORPAC que lo compense por los servicios brindados fuera del horario de atención. Asimismo, en la cláusula se establece que CORPAC deberá definir la tarifa correspondiente y que, una vez realizado ello, AAP reembolsará a CORPAC los importes que correspondan por los servicios brindados fuera del horario establecido. En ese sentido, la obligación de AAP de reembolso se realizará una vez que CORPAC defina su nueva tarifa.

El CCO, declaró infundada la controversia.

2013

EXPEDIENTE N°	:	001-2013-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	IMPALA PERÚ S.A.C.
EMPRESA PRESTADORA	:	APM TERMINALS CALLAO S.A.
MATERIA	:	Incumplimiento del Contrato de Acceso

En octubre de 2013, IMPALA interpuso inicio de procedimiento de solución de controversia contra APMT, ante el Cuerpo Colegiado solicitando que se ordene a APMT se abstenga de cobrar a los usuarios del Terminal Norte Multipropósito por la prestación del servicio de lavado de llantas incluido en el documento denominado "Precios por otros servicios y recargos", por cuanto dicho cobro es ilegal por carecer de un título válido que lo sustente.

El CCO, determinó que el contrato de acceso entre IMPALA y APMT no regulaba el tratamiento que debe darse al servicio de lavado de llantas de vehículos que salen del Muelle Norte, ni mucho menos cuál de las partes debe hacerse cargo de los costos por la prestación de dicho servicio.

Respecto del servicio del lavado de llantas, se pudo afirmar que el Consejo Directivo de OSITRAN, en un procedimiento de fijación tarifaria de servicio especial, teniendo en cuenta las normas que sustentaron la solicitud del administrado, sólo se limitó a manifestar que el sustento del Concesionario no le causaba convicción para determinar que el servicio de "lavado de llantas y/o carrocería externa de camión" debía ser prestado en la infraestructura portuaria. Sin embargo, se tiene al Decreto de Alcaldía N° 000016 que es una norma que debe ser cumplida por el Concesionario, por el carácter obligatorio que ostenta dicho decreto de alcaldía, así como porque forma parte del concepto Leyes y Disposiciones Aplicables previsto en el Contrato de Concesión.

En ese sentido, se determinó que APMT debe implementar un sistema de lavado para los camiones que transportan minerales y que egresan del terminal portuario, sistema que debe estar disponible las 24 horas del día. No obstante, también se advirtió que el Decreto de Alcaldía establece la obligación de APMT de brindar el servicio de lavado de llantas, mas no impide al Concesionario cobrar al usuario por la prestación del servicio. Por tanto, APMT podrá trasladar el costo del servicio a cualquier usuario, siempre que exista de por medio un contrato o acuerdo. Caso contrario, en virtud de lo expuesto en el análisis precedente, y de conformidad con el Decreto de Alcaldía N° 000016, la responsabilidad por la prestación del servicio recae en la entidad prestadora.

Siendo así, el CCO declaró fundada la controversia planteada por IMPALA contra APMT, declarando que APMT debe abstenerse de cobrar de manera unilateral a IMPALA PERU S.A.C. la prestación del servicio de lavado de llantas. Asimismo, declaró que APMT se encuentra facultado

a establecer de común acuerdo con IMPALA, que el costo por la prestación del servicio de lavado de llantas, sea asumido por ésta.

La Resolución emitida por el CCO fue impugnada ante el Tribunal de Solución de Controversias, habiendo dado el mismo por concluido el procedimiento iniciado, al haber las partes suscrito una transacción extrajudicial, acordando que IMPALA abonaría el 50% del monto solicitado por APM.

2014

EXPEDIENTE N°	:	001-2014-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	AERODELTA S.A.C.
EMPRESA PRESTADORA	:	AEROPUERTOS DEL PERU S.A.
MATERIA	:	Ejecución de Contrato de Acceso

En agosto de 2014, AERODELTA solicitó al Cuerpo Colegiado que, en relación al Contrato de Acceso suscrito con ADP que: a) evalúe la cobertura de seguros en aplicación del inciso c) del artículo 18° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), b) investigue la condición de acceso impuesta por ADP a AERODELTA y sancione de conformidad con el Reglamento de Infracciones y Sanciones y c) otorgue un mandato temporal de acceso como medida cautelar.

AERODELTA señaló que luego de suscrito el Contrato de Acceso, solicitó la reducción de la póliza de seguros de Responsabilidad Civil exigida respecto del Aeropuerto de Pucallpa, pues consideraba excesivo el monto de cobertura, lo cual había sido denegado por ADP. Por su parte, ADP indicó que al no haber presentado AERODELTA las pólizas acordadas en el Contrato, el Contrato de Acceso había sido resuelto con anterioridad a la presentación de la Controversia ante el Cuerpo Colegiado.

Al respecto, teniendo en consideración que el Cuerpo Colegiado solo es competente para resolver en primera instancia, las controversias que se presenten entre una entidad prestadora y un usuario intermedio en relación al cumplimiento e interpretación de Contratos de Acceso y Mandatos de Acceso, el Cuerpo Colegiado no es competente para tramitar la controversia debido a que a la fecha de presentación de la misma, ya no existía un Contrato de Acceso válido, al haber sido el mismo resuelto.

Asimismo, se indicó que el Cuerpo Colegiado no resultaba competente para emitir un mandato temporal de acceso, siendo ello competencia del Consejo Directivo de OSITRAN.

Finalmente, se dispuso poner en conocimiento de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la Resolución, así como los documentos obrantes en el expediente administrativo, a fin de que actúe conforme a sus funciones.

