



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

EXPEDIENTE N° : 059-2009-TSC-OSITRAN

APELANTE : LAN AIRLINES SUCURSAL PERÚ S.A.
LAN ARGENTINA SUCURSAL PERÚ S.A.

EMPRESA PRESTADORA : LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.

ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° LAP-GG-2009-00008

SUMILLA: *La tarifa por el servicio de puentes de embarque debe aplicarse únicamente por el tiempo de su uso efectivo.*

RESOLUCIÓN N° 003

Lima, 26 de enero de 2011

VISTOS:

El Expediente N° 059-2009-TSC-OSITRAN y los recursos de apelación interpuestos por LAN AIRLINES SUCURSAL PERÚ S.A. y LAN ARGENTINA SUCURSAL PERÚ S.A. (en lo sucesivo, LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA o las apelantes), contra la decisión contenida en la Carta N° LAP-GG-2009-00008, emitida por LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante, LAP); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES

1.- Con fecha 28 de septiembre de 2009, LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA interpusieron reclamo ante LAP solicitándole que:

- i.- sus aeronaves, no se ha prestado el servicio de puentes de embarque¹, por lo que no corresponde que aplique la tarifa de dicho servicio.
- ii.- Reembolse el total del monto cobrado "*errónea e ilegalmente*", corrigiendo en forma definitiva el cobro indebido por servicios no prestados y se tenga en cuenta dicho aspecto en facturaciones futuras.
- iii.- Se abstenga de exigir el pago de las facturas que contengan el concepto de uso de puentes de embarque hasta que se resuelva el reclamo o exista un pronunciamiento con la calidad de cosa decidida.

¹ Indistintamente en la presente resolución se usa puentes de abordaje, puentes de embarque, mangas o PLB (siglas de *Passenger Loading Bridges*).



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

- 2.- A través de la Carta N° LAP-GG-2009-00008, de fecha 10 de noviembre de 2009, LAP comunicó a LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA su decisión de declarar improcedentes sus respectivos reclamos.
- 3.- Con fecha 16 de noviembre de 2009, LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA interpusieron recurso de apelación solicitando que el Tribunal de Solución de Controversias (en lo sucesivo, el TSC) revoque lo resuelto en la primera instancia y les conceda las pretensiones de su reclamo.
- 4.- Mediante Resolución N° 1 de fecha 23 de noviembre de 2009, se admitió el recurso de apelación interpuesto por LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA, corriéndose traslado del mismo a LAP, siendo absuelto el trámite, dentro del plazo concedido, el 16 de diciembre de 2009.
- 5.- Contando con la asistencia de las partes, con fecha 2 de marzo de 2009 se llevó a cabo la Audiencia de Conciliación sin que las partes arribasen a algún acuerdo respecto de la controversia, por este motivo se continuó con la Audiencia de Vista de la Causa y los informes orales correspondientes, quedando la causa al voto.
- 6.- El TSC encargó a la Secretaría Técnica la elaboración de un informe en el que se evalúe y analice los argumentos expuestos por las partes. Para ello, la Secretaría solicitó a las Gerencias de Regulación y Supervisión (en adelante, la GRE y la GS, respectivamente) opinión sobre los aspectos técnicos, operativos y metodológicos correspondientes a la aplicación de la tarifa del servicio de puentes de embarque.
- 7.- Mediante Nota N° 378-10-GS-OSITRAN, del 15 de marzo de 2010, la GS remitió su opinión respecto a los servicios de uso de puentes de embarque y estacionamiento de aeronaves.
- 8.- A través del Informe N° 014-10-GRE-OSITRAN, de fecha 01 de junio de 2010, la GRE remitió su opinión respecto a los criterios empleados en las Resoluciones N° 029-2005-CD-OSITRAN y 053-2005-CD-OSITRAN (en adelante, las Resoluciones 029 y 053)² correspondientes al procedimiento de fijación de la tarifa máxima para el servicio de uso de puentes de embarque en el AIJCh.
- 9.- La Secretaría Técnica del TSC, en la Sesión N° 012-2010-TSC-OSITRAN realizada el 21 de junio de 2010, presentó el Informe N° 002-2010-STSC-

² Mediante la Resolución 029 el Consejo Directivo del OSITRAN fijó la tarifa por el uso de puentes de embarque. La Resolución 053 fue emitida por el mismo órgano en virtud al recurso de reconsideración planteado por LAP en contra de la primera resolución y fijó de manera definitiva las tarifas del mencionado servicio.



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

OSITRAN en el que evalúa los aspectos procesales y de fondo del Expediente N° 057-2009-TSC-OSITRAN (en lo sucesivo, el Expediente N° 57), teniendo en consideración lo opinado por la GRE y la GS.

- 10.- Con fecha 29 de octubre de 2010, LAP presentó un escrito reiterando su posición y presentando la liquidación en caso se ampare la apelación. El escrito fue puesto en conocimiento de LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA mediante Oficio N° 146-10-STSC-OSITRAN.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 11.- Los temas a dilucidar en la presente resolución son:

- i.- Analizar la procedencia del recurso de apelación interpuesto por LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA.
- ii.- De resultar procedente el recurso, corresponde establecer si LAP debe reembolsar el monto reclamado por LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA.

III.- ANÁLISIS

- 12.- En primer lugar, es importante precisar que el TSC ha emitido pronunciamiento en un caso similar (Expediente 057-2009-TSC-OSITRAN). En tal sentido, en virtud del principio de predictibilidad recogido en el artículo IV de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, la LPAG)³, los criterios contenidos en el referido procedimiento serán tomados en cuenta para la evaluación del presente recurso de apelación.

III.1.-EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO

- 13.- Como se evidencia de los antecedentes descritos, el reclamo de LAN ARGENTINA y LAN AIRLINES, cobro por de la tarifa de puentes de embarque, se enmarca dentro del supuesto recogido en el inciso 1 del artículo 7 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del

³ Ley del Procedimiento Administrativo General

"Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo"

1.- El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.15.- Principio de predictibilidad.- La autoridad administrativa deberá brindar a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada trámite, de modo tal que a su inicio, el administrado pueda tener una conciencia bastante certera de cuál será el resultado final que se obtendrá".



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

OSITRAN⁴; por lo que, en concordancia con el artículo 14 del mismo texto normativo⁵, el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

- 14.- Ahora bien, a fin de establecer los alcances de la resolución final, se debe precisar la oportunidad del reclamo mediante el cual se pretende la devolución del monto correspondiente al periodo comprendido entre enero de 2007 y la fecha de notificación de la presente resolución.
- 15.- El numeral 7 del Reglamento de Atención de Reclamos de Usuarios de los Servicios Aeroportuarios prestados en el AIJCh (en lo sucesivo, el Reglamento de Reclamos de LAP)⁶ prescribe que los usuarios pueden interponer un reclamo dentro de los 60 días hábiles contados a partir de los hechos que lo originen.
- 16.- De acuerdo con el artículo 131 de la LPAG⁷, los plazos y términos son entendidos como máximos, obligando por igual a la administración y a los administrados.

⁴ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado con Resolución del Consejo Directivo N° 002-2004-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 076-2006-CD-OSITRAN.

"Artículo 7°.- Materia de los reclamos y controversias"

Los reclamos y controversias que son materia del presente Reglamento son los siguientes:

- a) Los reclamos de usuarios relacionados con la facturación y el cobro de los servicios por uso de la Infraestructura, lo que incluye expresamente controversias vinculadas con la aplicación del artículo 14 del Decreto Legislativo N° 716".

⁵ **"Artículo 14°.- Tribunal.**

El Tribunal es competente para resolver en segunda y última instancia administrativa las controversias que se susciten entre las Entidades Prestadoras y entre éstas y los Usuarios de conformidad a los procedimientos establecidos en los Capítulos II, III y IV del Título III del presente Reglamento

Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten en el proceso de solución de reclamos y de controversias.

El Tribunal sesiona con la asistencia mínima de tres (3) de sus miembros y adopta decisiones con el voto aprobatorio de la mayoría de los asistentes. En caso de empate en una votación, el Presidente o quien haga sus veces tendrá voto dirimente"

⁶ **Reglamento de Reclamos de LAP.**

"7. Modalidad de presentación de reclamos"

El usuario debe presentar su reclamo dentro de un plazo de sesenta (60) días contados a partir de los hechos que pueden dar lugar al reclamo, pudiendo emplear para ello los formularios pre impresos que serán puestos gratuitamente a disposición del público en los módulos de atención al cliente de la Entidad Prestadora.

En todos los casos, el Usuario debe cumplir con los requisitos establecidos en el numeral 10.1 del presente Reglamento. Asimismo, el Usuario debe acompañar una copia simple de su reclamo en calidad de cargo, la misma que será sellada por la Entidad Prestadora, con la indicación del día y hora de su presentación, el número de registro de su reclamo y el nombre del representante de LAP que lo recibió.

⁷ **LPAG**

"Artículo 131.- Obligatoriedad de plazos y términos"

- 131.1.- Los plazos y términos son entendidos como máximos, se computan independientemente de cualquier formalidad, y obligan por igual a la administración y a los administrados, sin necesidad de apremio, en aquello que respectivamente les concierna.
- 131.2.- Toda autoridad debe cumplir con los términos y plazos a su cargo, así como supervisar que los subalternos cumplan con los propios de su nivel.

OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

- 17.- LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA señalan que por tratarse de prestaciones de naturaleza continuada no debe hablarse de hechos aislados y que no corresponde aplicar un plazo perentorio. Así, aluden a la existencia de normas *"más específicas y de mayor jerarquía"* como las contenidas en los artículos 1267 y 1274 del Código Civil⁸, sosteniendo que por tratarse de pagos indebidos la acción prescribe a los cinco años de efectuado el pago y no a los 60 días que prescribe el Reglamento de Reclamo de LAP.
- 18.- Al respecto, el principio de especialidad, conjuntamente con el de temporalidad y el de jerarquía normativa, buscan dar solución a las antinomias jurídicas⁹. Según este principio, la norma especial prima sobre la norma general; en ese orden de ideas, contrariamente a lo que sostienen las recurrentes, dentro de los procedimientos de reclamos la norma general es el Código Civil y la especial, los reglamentos de reclamos de las Entidades Prestadoras y del regulador, por lo que la aplicación del primero es inadecuado en el presente caso si se quiere invocar correctamente el principio de especialidad.
- 19.- Ahora bien, tampoco aplica el principio de mayor jerarquía, en razón que las normas del Código Civil invocadas establecen un plazo de prescripción del derecho de accionar por un pago indebido; en cambio, los reglamentos de reclamos aprobados por el OSITRAN sólo regulan el plazo máximo para iniciar un procedimiento de reclamo por parte de los usuarios de los servicios brindados por Entidades Prestadoras que explotan ITUP; fuera de dicho plazo los reclamos son improcedentes en esta vía.
- 20.- En concordancia con lo expuesto y considerando que, entre otras cosas, las apelantes pretenden que se les deje de cobrar por prestaciones futuras a la interposición del reclamo, el TSC al momento de evaluar el recurso y emitir la

131.3.- Es derecho de los administrados exigir el cumplimiento de los plazos y términos establecidos para cada actuación o servicio".

⁸ **Código Civil.**

"Artículo 1267.- Pago indebido por error de hecho o de derecho"

El que por error de hecho o de derecho entrega a otro algún bien o cantidad en pago, puede exigir la restitución de quien la recibió".

(...)

Artículo 1274.- Prescripción de la acción por pago indebido

La acción para recuperar lo indebidamente pagado prescribe a los cinco años de efectuado el pago".

⁹ "El principio de especialidad normativa (*lex specialis derogat legi generali*), que ha sido calificado por nuestra jurisprudencia como principio general del Derecho —tal como comprobaremos infra—, junto con el de jerarquía (*lex superior derogat legi inferiori*) y el de temporalidad o cronología de las normas (*lex posterior derogat legi priori*), es considerado como un criterio tradicional de solución de las antinomias, entendiendo por éstas las contradicciones normativas que se producen cuando, ante unas mismas condiciones fácticas, se imputan consecuencias jurídicas que no pueden observarse simultáneamente". TARDÍO PATO, José Antonio, **"El principio de especialidad normativa (*lex specialis*) y sus aplicaciones jurisprudenciales"**. En: **"Revista de Administración Pública"**, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, Numero 162, Septiembre/Diciembre 2003, p. 189. (http://www.cepc.es/rap/Publicaciones/Revistas/1/2003_162_189.pdf, página visitada 15 de octubre de 2010).

OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

resolución final únicamente debe ocuparse de los hechos que acontecieron desde el día 60 hábil anterior a la interposición del reclamo, es decir, desde el 1° de julio de 2009 hasta la fecha de la notificación de la presente resolución.

- 21.- Establecido el alcance del presente pronunciamiento, también se verifica que el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la Ley de Procedimiento Administrativo General (en adelante, la LPAG), Ley N° 27444, al sustentarse en una cuestión de puro derecho, en el sentido que se busca determinar si LAP estaba legitimado para cobrar por el servicio de puentes de embarque cuando los aviones de LAN ARGENTINA y LAN AIRLINES se encontraban pernoctando en posición de contacto¹⁰.
- 22.- Siendo evidente que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por ley y los respectivos reglamentos, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.-EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO

III.2.1.- Argumentos de las partes

23.- LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA sustentan su posición en lo siguiente:

- i.- En virtud de lo establecido en la Resolución 029, para la prestación del servicio .se requiere la conexión de las mangas, precisamente para proporcionar el paso de pasajeros entre la aeronave y las salas de embarque.
- ii.- Están fuera del ámbito conceptual de los puentes de embarque aquellas actividades que no impliquen su uso, tales como el estacionamiento y pernocte cuando las aeronaves no están conectadas. Esta posición fue ratificada por LAP a través de la Carta LAP.JAIS.2007.083.
- iii.- Cuando el OSITRAN determinó la tarifa del servicio de de puentes de embarque en el AIJCh, analizó los siguientes factores:
- ✓ Los costos de adquisición de los puentes de embarque.

¹⁰ LPAG

"Artículo 209.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico."

Página 6 de 15



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

- ✓ Los gastos operativos, tales como el gasto de mantenimiento de los puentes de embarque y la tasa de inflación.
 - ✓ La demanda horaria por uso de manga, en función al factor de ocupabilidad.
- iv.- Existen mecanismos idóneos para calcular el tiempo real que una aeronave utiliza el puente de embarque o por lo menos el tiempo máximo que esta actividad involucra; entre ellos, el registro contenido en la pizarra web, los itinerarios de vuelos contrastados con el tiempo máximo promedio de embarque, la circular de seguridad del procedimiento de desconexión de mangas y los reportes de despegue de vuelo emitidos por CORPAC.
- v.- Los apelantes reconocen que cuando los aviones no utilizan las mangas corresponde el cobro de una tarifa de estacionamiento y pernocte.
- vi.- El costo de oportunidad asociado a la prestación del servicio no justifica el cobro durante los horarios de pernocte. LAP nunca solicitó o dispuso el traslado de las aeronaves hacia otras líneas áreas a fin de poder prestar el servicio de uso de mangas y ningún usuario se ha visto impedido de acceder a éste servicio por motivos de oferta reducida o limitada
- vii.- En el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución 029, LAP manifestó su desacuerdo en que la actividad de estacionamiento de aeronaves se incluya para la determinación del tiempo máximo de operación del servicio de uso de puentes de embarque, lo que fue amparado por la Resolución 053 en la que se acepta la observación presentada por la empresa concesionaria. Por lo tanto, no debe permitirse que la concesionaria desconozca, varíe o contradiga sus propios argumentos dependiendo en qué posición obligacional (acreedor/deudor) se encuentra.
- viii.- El tarifario de LAP establece que el estacionamiento no será cobrado a los usuarios intermedios durante los primeros 90 minutos (pues dicho tiempo forma parte del servicios aterrizaje y despegue), por lo tanto la propia concesionaria reconoce que resulta lógico y jurídicamente imposible que pasados 90 minutos, la aeronave continúe realizando operaciones de embarque y desembarque de pasajeros.
- 24.- Por otro lado, LAP expone los siguientes argumentos:
- i.- Para que se configure el pago indebido, quien lo realiza debe haber incurrido en error de hecho o derecho; situación que no se ha verificado

Página 7 de 15



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

en el presente caso porque LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA conocen las condiciones bajo las cuales se provee el servicio, así como las normas sectoriales y la metodología de aplicación de la tarifa que rigen el uso de las mangas.

- ii.- LAP en ningún momento estableció o reconoció que el "*tiempo máximo*" es de 45 o 90 minutos; es evidente que dicho tiempo será estimado considerando el periodo en que la aeronave tenga a su disposición la infraestructura respectiva.
- iii.- En su recurso contra la Resolución 029, LAP se refirió a aquellas aeronaves cuyo parqueo y pernocte sería realizado en una posición remota y no en una de contacto; es decir, que no requerían para ello puente de embarque; situación distinta al presente caso, ya que las aeronaves de LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA no son remolcadas a posiciones remotas, sino que permanecen en posición de contacto.
- iv.- LAP hizo notar al OSITRAN que en la simulación para estimar la demanda tomó en cuenta a las aeronaves que desembarcarían pasajeros haciendo uso de las mangas y que posteriormente serían remolcadas a posiciones remotas a efectos de permanecer en pernocte o parqueo.
- v.- Para la determinación de la tarifa es necesario estimar, entre otros aspectos, la demanda, evaluándose para ello el factor de ocupabilidad de los puentes de embarque, para cuyo cálculo se adoptó como criterio el tiempo de "*permanencia de las naves en calza*" (que se encuentra relacionado con el tiempo de ocupación de la toma de estacionamiento). Este criterio se reafirma al considerar el costo de oportunidad de la infraestructura que es puesta a disposición exclusiva de cada usuario.
- vi.- Si las aerolíneas, entre ellas las apelantes, no estaban conformes con dicho criterio, debieron cuestionarlo en su oportunidad a través de las vías que la ley permite y no bajo la forma de un reclamo de manera extemporánea y frente a LAP.
- vii.- Aunque LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA señalen en su escrito de apelación que no están discutiendo el contenido de las Resoluciones 029 y 053, es evidente que su reclamo está destinado a cuestionar parte de los criterios y metodología aplicados por el OSITRAN en la propia estimación de la tarifa por uso de puentes de embarque.
- viii.- La Carta LAP.JAIS.2007.083.C no se refiere a todas las aeronaves que hagan uso de puestos de estacionamiento de contacto sino únicamente a las que pernoctan. Además, sólo está dirigida a LAN AIRLINES, por lo

Página 8 de 15



OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

que, de ser el caso, LAN ARGENTINA no podría invocar supuestos "beneficios" devengados a su favor a partir de dicha comunicación

- ix.- LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA conocen que los cambios de tarifas y políticas comerciales por parte de LAP deben ser previamente informados al OSITRAN y a los usuarios en general mediante la realización de publicaciones en la Web de LAP y en un diario de amplia circulación, caso contrario no es posible entender o asumir que han operado modificaciones en la aplicación de las tarifas
- x.- Si bien existía una iniciativa para modificar la forma de cobro, ésta nunca llegó a concretarse por no realizarse las coordinaciones necesarias. Razón por la cual ninguno de los supuestos mencionados en esta carta forman parte del Reglamento para Asignación de Posición de Estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque ni de su política comercial¹¹.
- xi.- Conforme con el tarifario de LAP publicado en la página Web, no es cierto que durante los primeros 90 minutos no se cobre por estacionamiento, toda vez que el pago de dicho servicio durante este tiempo se encuentra incluido en la tarifa de aterrizaje y despegue.

III.2.2.- Sobre los criterios utilizados en la resolución del Expediente 057

25.- A continuación, se detallan los criterios adoptados por el TSC en la resolución del Expediente 057 que, como se anotó, resultan aplicables para la solución del conflictos de interés bajo análisis, por tratarse de casos similares:

- i.- De las Resoluciones 029 y 053 se puede colegir que para fijar la tarifa por el uso de puentes de embarque, se buscó calcular cuál sería el uso efectivo de los puentes de embarque.
- ii.- De dichas resoluciones no se desprende que el criterio utilizado haya sido el de "calza a calza"¹².

¹¹ LAP indica que la implementación de cambios de tarifas y políticas comerciales está sujeta a lo previsto en el segundo párrafo de la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión.

¹² Al respecto, en la resolución final del Expediente N° 057 se expresó lo siguiente:

"64.- Con la finalidad de tratar de realizar un cálculo que refleje éste uso efectivo, se empleó como mecanismo de ayuda la permanencia de las aeronaves en las calzas con un máximo de tiempo 90 y 45 minutos según se trate de vuelos internacionales o nacionales, pues hacia adelante se consideró que las naves pernoctan y por lo tanto no hacen uso de los puentes de embarque.

65.- En ese orden de ideas, no resulta correcta cuando LAP, en la carta cuestionada y sus diferentes escritos, así como GRE y la Secretaría Técnica del TSC, en sus respectivos informes, indican que el criterio utilizado fue el de 'calza a calza', puesto que como se ha determinado, el criterio para el cálculo de la tarifa fue el uso efectivo de las mangas, la permanencia en calza sólo fue un mecanismo para ayudar a determinar cuánto sería dicho uso efectivo. Además, éste mecanismo fue tomado pero con una serie de restricciones, entre las que se encontraba la restricción de tiempo antes mencionada".



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

- iii.- La tarifa de puentes de embarque no se aplica por poner a disposición de los usuarios la infraestructura, sino por el uso efectivo.
- iv.- Conforme con el Reglamento para la Asignación de Posición de Estacionamiento de Aeronaves y Salas de Embarque, LAP es la autoridad aeroportuaria que asigna las posiciones para estacionamiento.
- v.- Terminado el proceso de desembarque de pasajeros, LAP debe asignar a las aeronaves una posición para su estacionamiento o pernocte. Caso contrario, se entiende que la aeronave es autorizada a permanecer en posición de contacto, sin que ello signifique que deba cobrarse por uso de puente de embarque.
- vi.- Si la aerolínea no cumple con estacionarse en la zona asignada por LAP, le corresponde pagar la tarifa por uso de puentes de embarque pues en este supuesto se afectaría el costo de oportunidad de la Entidad Prestadora.
- vii.- LAP tiene la obligación de informar a los usuarios las características, condiciones del servicio así como de los aspectos relacionados con el importe a cobrar y con los criterios a utilizarse para la aplicación de las tarifas.
- viii.- Para determinar de manera objetiva el inicio y el final del uso efectivo de los puentes de embarque se adopta las pautas establecidas en la Carta LAP.JAIS.2007.083.C; sin embargo, LAP puede establecer un mecanismo diferente al adoptado, siempre que informe adecuadamente a los usuarios, lo incorpore en su tarifario y no implique vulnerar el criterio de cobro de uso efectivo de los puentes de embarque.

III.2.3.- Análisis del caso concreto

- 26.- Como ambas partes manifiestan, LAP, además de la tarifa de estacionamiento, ha venido cobrando a LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA por el servicio de puentes de embarque durante el tiempo que las aeronaves pernoctaban en posición de contacto después de desembarcar pasajeros, a pesar que no usaban el servicio de dicha infraestructura.
- 27.- El sustento de LAP para el cobro es que la tarifa se aplica por el tiempo que el avión permanezca en posición de contacto, desde que la calza se le coloca hasta que es retirada. Es decir, según la Entidad Prestadora, es aplicable el criterio de "calza a calza", argumentando que si bien no se utiliza efectivamente

Página 10 de 15



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Av. República de Panamá 3659 - San Isidro, Lima - Perú. Teléf: 440-5115 Fax: 421-4739 - www.ositran.gob.pe





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

el servicio, éste es puesto a disposición de los usuarios, situación que genera automáticamente la obligación de pago.

- 28.- La GRE y la Secretaría Técnica, en sus respectivos informes, opinan que la forma en que LAP aplica la tarifa por el uso de puentes de embarque es acorde con las Resoluciones 029 y 053. Es necesario destacar que según lo prescrito en el numeral 171.2 de la LPAG, las opiniones de la GRE, GS y de la Secretaría Técnica no vinculan al TSC en su pronunciamiento¹³.
- 29.- No obstante lo acotado, tomando los criterios anotados líneas arriba y discrepando con los informes de la GRE y la Secretaría Técnica, de acuerdo con las Resoluciones 029 y 053, la tarifa por el servicio de puentes de embarque debe aplicarse por el tiempo de uso efectivo. La permanencia de la nave en calza fue un mecanismo para calcular cuál sería dicho uso, razón por la cual fue tomado con ciertas restricciones, entre ellas las de tiempo.
- 30.- Este criterio es acorde con lo establecido por el OSITRAN a través de su Consejo Directivo, según el cual *"la aplicación de las tarifas y cargos de acceso que cobra LAP en el AIJCH debe respetar el principio de pago proporcional al uso de la infraestructura, es decir, a mayor intensidad de uso de los servicios del aeropuerto, mayor debe ser la tarifa o cargo de acceso pagado por el usuario"*¹⁴. Resulta válido destacar que esta regla también ha sido aplicada por el TSC al momento de resolver diversos reclamos de los usuarios¹⁵.
- 31.- La disponibilidad de la infraestructura se utiliza siempre y cuando en un análisis costo-beneficio no resulte conveniente para la Entidad Prestadora averiguar cuál es el uso efectivo que hacen cada uno de los usuarios de la infraestructura; sin embargo, en el presente caso las propias resoluciones que fijaron las tarifas determinaron como criterio el uso efectivo de los puentes de embarque, puesto que resulta posible medirlo sin ocasionar a la Entidad Prestadora un mayor costo de operación del servicio.
- 32.- Siendo esto así, el cobro por el servicio de puentes de embarque en el AIJCh realizado por LAP no es acorde con los criterios adoptados por el Regulador al

¹³ **LPAG**

"Artículo 171.- Presunción de la calidad de los informes

(...)

171.2.- Los dictámenes e informes se presumirán facultativos y no vinculantes, con las excepciones de ley".

¹⁴ Informe N° 021-07-GS-GRE-GAL-OSITRAN, aprobado con el Acuerdo N° 963-242-07-CD-OSITRAN.

¹⁵ A manera de ejemplo se pueden consultar las resoluciones finales emitidas en los Expedientes N° 001, 002, 005, 014, 015-2008-TR-OSITRAN, 037-2009-TSC-OSITRAN, 047 y 048 -2009-TSC-OSITRAN (acumulados).



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE Nº 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN Nº 003

momento de fijar las tarifas. En efecto, verificándose que LAP cobra simultáneamente por el uso de puentes de embarque y el estacionamiento a las aeronaves que se encuentran en posición de contacto sin utilizar las manguas, se pone de manifiesto una práctica errónea en el proceso de facturación que debe ser corregida por la Entidad Prestadora considerando sólo el uso efectivo del servicio.

- 33.- En consecuencia, corresponde que dicha entidad reembolse a LAN ARGENTINA y LAN AIRLINES lo cobrado en exceso por el servicio de puentes de embarque que no se brindó de manera efectiva durante el periodo comprendido desde el 1º de julio de 2009 hasta la fecha de la notificación de la presente resolución.

III.2.4.- Respetto de la determinación del uso efectivo y el monto a devolver

- 34.- Como se señaló, el criterio adoptado por el TSC para determinar el uso efectivo de los puentes de embarque es el manifestado por la propia Entidad Prestadora en su Carta LAP.JAIS.2007.083.C, la cual fue adjuntada por las partes para sustentar su posición. Este documento indica expresamente lo siguiente:

- "1) Para el caso de pernocte de una aeronave que se encuentra en una posición de contacto y ésta no sea remolcada a una posición remota en la medida que la posición de contacto esté disponible y por lo tanto no se requiera para otra operación el representante de la aerolínea coordinará con el CCO LAP la disponibilidad y uso de ésta.

Para este caso, no se les cobrará el servicio de PLB en las horas que la aeronave esté en pernocte. El cobro del PLB se iniciará al momento del 'ON BLOCK' y finalizará una hora después del 'ON BLOCK', o un tiempo mayor si los equipos de apoyo de la aeronave aún están en operación.

Para el reinicio de las operaciones de la aeronave que pernoctó en PEA de contacto, el conteo para el cobro del uso del PLB, comenzará una hora antes de la salida de su vuelo según itinerario, culminando en el 'OFF BLOCK'.

- 2) Para aeronaves que están pernoctando en una posición remota y/o adyacente y los representantes de la aerolínea soliciten su traslado o remolque a una posición de contacto para su salida en la mañana, el representante de la aerolínea coordinará con el CCO LAP la disponibilidad y uso de ésta y el traslado podrá realizarse entre las 02.00 y 03.00 horas para reducir el tráfico en superficie; siempre que LAP cuente con PEA de contacto disponible.

Para este caso, no se cobrará el servicio de PLB en las horas que la aeronave esté en pernocte. El conteo para el cobro del uso del PLB se iniciará una hora



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

antes de la salida de su vuelo según itinerario, culminando este en el 'OFF BLOCK'.

Para los casos detallados líneas arriba, la aerolínea asume el compromiso de mover la aeronave a otro PEA a sola petición del CCO LAP por necesidad del servicio o seguridad operacional¹⁶.

35.- No obstante lo acotado, los apelantes adjuntaron a su reclamo una liquidación en la que se detalla el tiempo de uso efectivo de los puentes de embarque, lo que se debió facturarse, lo que pagó y lo que debe devolverse. A través del escrito del 29 de octubre de 2010, LAP manifestó su conformidad con dicha liquidación.

36.- Por otra parte, en el citado escrito, LAP informa que a partir de las 20:00 horas del 2 de septiembre de 2010 modificó los criterios para medir el tiempo de uso de puentes de embarque. Cómo se puede verificar en la página Web de la Entidad Prestadora¹⁶, las nuevas pautas para el cobro son las siguientes:

i.- Durante el *turnaround*¹⁷, la tarifa de uso de puentes de embarque se aplicará por los periodos de calza de las aeronaves (*On-Block / Off-Block*).

ii.- Culminado el *turnaround*, LAP podrá disponer que la aerolínea por su cuenta y costo remolque la aeronave a una posición de estacionamiento remota. No obstante, de solicitar mantenerse en posición de contacto y éste sea aprobado por LAP, la Tarifa por Uso de Puente de Embarque será aplicada durante toda la permanencia de la mencionada aeronave en la PEA de Contacto atendiendo al periodo de calza (*On-Block / Off-Block*).

iii.- En caso no existir posición remota disponible, la aeronave podrá permanecer estacionada en la posición de contacto en la medida en que esta posición de estacionamiento no sea requerida para otra operación. En este caso la tarifa se aplicará en dos (2) tramos:

- Primer Tramo: Se inicia al momento del '*On-Block*' o calza de la aeronave en la posición de Contacto, y finaliza una hora después de dicho '*On-Block*'.
- Segundo Tramo: Referido al reinicio de las operaciones de la aeronave que permaneció en una posición de Contacto fuera del tiempo de

¹⁶ http://www.lap.com.pe/lap_portal/articles/anmviewer.asp?a=803&z=3 (página visitada el 29 de noviembre de 2010).

¹⁷ De acuerdo con lo establecido por LAP en su nueva política, se entiende como *turnaround* al tiempo de permanencia en tierra de la aeronave, entre su llegada al AIJCh y su partida del mismo, durante el cual dicha aeronave es atendida por los servicios en tierra (ramperos, cocina de vuelo, suministro de combustible, entre otros) a efectos de (i) completar su llegada al AIJCh y (ii) preparar y permitir su salida del citado terminal.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE Nº 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN Nº 003

turnaround. En este caso, el devengo de la tarifa se inicia una hora antes de la hora de salida del vuelo según itinerario (conforme a lo aprobado por la DGAC), culminando con el 'Off Block' o retiro de la calza.

- 37.- De acuerdo con lo anotado, LAP está facultado para establecer un mecanismo diferente al manifestado en la Carta LAP.JAIS.2007.083.C, siempre y cuando no vulnere el criterio de cobro de uso efectivo de los puentes de embarque, lo incorpore en su tarifario e informe oportuna y adecuadamente a los usuarios.
- 38.- Sobre el particular, el TSC considera que las nuevas pautas de medición del servicio de puentes de embarque no vulneran el criterio de uso efectivo, ya que LAP incluye, de manera razonable, el tiempo de fijación y posicionamiento de la aeronave para su conexión a la manga y el que transcurre desde la desconexión hasta el retiro de la calza y la nave pueda ser removida.
- 39.- Asimismo, LAP corrige la aplicación errónea, que motivó el trámite del presente reclamo, de cobrar uso de puentes de embarque por todo el tiempo de pernocte. Únicamente cobrará por todo el tiempo que la aeronave permanezca en posición de contacto cuando haya dispuesto su traslado a una posición remota y la aerolínea haya solicitado mantenerse en la posición, previa autorización, puesto que, tal como se dijo, en este caso se afecta el costo de oportunidad de la Entidad Prestadora.
- 40.- Ahora bien, tomando en cuenta que LAP también cumplió con difundir e incorporar las nuevas reglas a su tarifario, resulta legítima su exigencia a partir de la fecha su vigencia.
- 41.- En este orden de ideas, considerando que la liquidación presentada por las apelantes y aceptada por LAP, así como las pautas establecidas por esta última, la liquidación se realizará de la siguiente manera:
- ✓ El periodo comprendido desde el 1 de julio de 2009 hasta el 28 de septiembre de 2009, fecha en que se interpuso el reclamo, se devolverá según la liquidación planteada por LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA.
 - ✓ El periodo comprendido desde el 29 de septiembre de 2009 hasta las 21:59 horas del 2 de septiembre de 2010 debe liquidarse conforme los criterios establecidos en la Carta LAP.JAIS.2007.083.C.
 - ✓ El periodo comprendido desde las 22.00 horas del 2 de septiembre de 2009 hasta la fecha de la notificación de la presente resolución debe liquidarse según las nuevas pautas implementadas por LAP.

Página 14 de 15



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión
en Infraestructura de Transporte
de Uso Público

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 059-2009-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 003

En virtud de los considerandos precedentes, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- DECLARAR fundado en parte el recurso de apelación interpuesto por LAN ARGENTINA SUCURSAL PERÚ S.A. y LAN AIRLINES SUCURSAL PERÚ S.A. contra la decisión contenida en la Carta N° LAP-GG-2009-00008 emitida por LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.; y, en consecuencia, **REVOCAR** en parte dicho pronunciamiento, declarándose fundado el reclamo presentado por el cobro de la tarifa de Uso de Puentes de Embarque debiendo devolverse según lo dispuesto en el numeral 38 de la presente Resolución.

SEGUNDO.- DISPONER que LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente en un plazo no mayor a siete (7) días hábiles.

TERCERO.- NOTIFICAR la presente resolución a LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L., LAN AIRLINES S.A. y LAN ARGENTINA S.A., informándoles que la vía administrativa queda agotada.

Con la intervención de los señores miembros Juan Alejandro Espinoza Espinoza, Rodolfo Ernesto Castellanos Salazar y Héctor Ferrer Tafur, quien emite voto singular que se adjunta.

Juan Alejandro Espinoza Espinoza
Presidente
Tribunal de Solución de Controversias

Rodolfo Ernesto Castellanos Salazar
Miembro
Tribunal de Solución de Controversias



OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO





Expediente N° 059-2009-TSC-OSITRAN

VOTO SINGULAR

Con el respeto debido a mis colegas integrantes del Tribunal de Solución de Controversias emito el siguiente voto singular en los seguidos por LAN AIRLINES SUCURSAL PERÚ S.A. y LAN ARGENTINA SUCURSAL PERÚ S.A. (en adelante LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA, respectivamente) con Lima Airport Partners S.A. (en adelante LAP) sobre reclamo por facturación indebida debido a que sólo coincido parcialmente con lo expresado en la resolución suscrita en mayoría (en adelante la Resolución):

1.- EL CRITERIO SEGUIDO POR EL CONSEJO DIRECTIVO DEL OSITRAN PARA DETERMINAR EL FACTOR DE OCUPABILIDAD DE LOS PUERTOS DE EMBARQUE FUE EL DE "CALZA A CALZA" DEL AVIÓN.

Ni las Resoluciones Nos. 029-2005-CD-OSITRAN y 053-2005-CD-OSITRAN ni el Tarifario de LAP señalan expresa y detalladamente el procedimiento de cálculo de la tarifa del servicio de Puerto de Embarque por lo que considero que se hace necesario interpretar las mencionadas resoluciones del Consejo Directivo y los informes que las sustentan para poder encontrar un criterio para establecer cómo debería efectuarse tal cálculo y así concluir si LAP ha estado facturando correctamente o no el referido servicio.

En este punto concuerdo con lo expresado por la Gerencia de Regulación y el Secretario Técnico del Tribunal de Solución de Controversias en sus informes Nos. 014-10-GRE-OSITRAN y 002-10-STSC-OSITRAN, respectivamente y hago míos sus argumentos.

Es innecesario repetir los antecedentes relacionados a la emisión de las citadas Resoluciones Nos. 029-2005-CD-OSITRAN y 053-2005-CD-OSITRAN y los Informes que las respaldan debido a que éstos han sido expuestos en los documentos elaborados por la Gerencia de Regulación y la Secretaría Técnica así como en la Resolución y sobre eso hay coincidencia con mis colegas. Lo que sí debo señalar es que en opinión del suscrito es indudable que i) Para proyectar la demanda del servicio de uso de puentes de embarque se determinó un factor de ocupabilidad de las mangas¹ (porcentaje de las aeronaves que llegan al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) y que podían requerir el referido servicio), ii) Para tal fin se tomó como referencia, entre otros, el tiempo de permanencia del avión en calza porque se carecía de información histórica; y iii) Para el cálculo del antedicho factor de ocupabilidad se excluyeron las horas de pernocte (a pedido de la propia LAP).

Tal como se indica en la página 5 de la Exposición de Motivos de la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN y lo ratifica la Gerencia de Regulación en el numeral 11 de su Informe N° 014-10-GRE-OSITRAN, el criterio utilizado para estimar el uso de las mangas fue el tiempo de permanencia de calza no obstante que quedaba claro que dicho tiempo no tenía necesariamente que coincidir con el tiempo del uso de los puentes de embarque. Este criterio no fue dejado de lado en la Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN. En otras palabras, la tarifa del servicio de puente de embarque se determinó en función de la calza en la posición de contacto y se hizo

¹ Factor que impacta en la determinación de la tarifa del servicio de puerto de embarque.

esto y no en función del uso efectivo del referido servicio porque se carecía de información histórica.

Cabe destacar que la tarifa determinada según el periodo de calza no fue impugnada por las reclamantes en su debida oportunidad.

En opinión del suscrito resulta claro que la resolución tarifaria se debía aplicar, como en efecto se ha venido aplicando, sin discusión entre las partes durante años, bajo el criterio regulatorio "de calza a calza" con el cual se han definido los montos máximos a pagar.

No estamos frente a un caso de información asimétrica ni incompleta. Ni LAP sabía más que las reclamantes ni éstas desconocían la forma en que se le estaba facturando. Por el contrario, al darse las Resoluciones Nos. 029-2005-CD-OSITRAN y 053-2005-CD-OSITRAN las partes conocían los criterios para el cobro del puente de embarque y se sometieron a éstos. No resulta creíble que transcurrido tanto tiempo desde la emisión de la resolución tarifaria hasta la fecha del planteamiento de la controversia las reclamantes no hayan sido capaces de conocer cómo se les facturaba.

No estoy de acuerdo que a partir del hecho cierto de que el regulador excluyó - Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN- las horas de pernocte de las aeronaves² para el cálculo de la ocupabilidad de las mangas se pueda concluir que el criterio de "calza a calza" del avión ha quedado desvirtuado por el de servicio efectivo.

La forma como se calculó la tarifa, es decir, excluyendo las horas de pernocte no puede cambiar la forma de aplicación de la tarifa cuyo cobro, como lo entiende el suscrito, fue planteado de "calza a calza". El uso ineficiente por parte de las líneas aéreas consistente en que sus aeronaves pernocten en los puestos de contacto no habilita a la creación de un nuevo criterio de aplicación -el de "servicio efectivo"- para el cálculo de la tarifa del servicio de puentes de embarque.

Sustenta esta posición el hecho de que resulta evidente que el régimen tarifario ha sido construido de tal manera que incentiva el uso eficiente de las posiciones de contacto y los puentes de embarque, es decir, que el cobro es por tramos, siendo mayor la tarifa luego de transcurridos los minutos que se consideran límites eficientes. Establecer una tarifa para los primeros cuarenta y cinco minutos del servicio y otra para los periodos adicionales de cada quince minutos no significa que la intención del legislador haya sido determinar que el servicio de puerto de embarque ha sido previsto para que no exceda esos lapsos sino por el contrario, configuran un incentivo para que la línea aérea haga un uso eficiente del servicio de puerto de embarque.

2.- NO HA QUEDADO ACREDITADO QUE LAP HAYA IMPUESTO A LAS RECLAMANTES QUE SUS AERONAVES PERMANEZCAN EN UN ESTACIONAMIENTO DE CONTACTO. .

Discrepo con la Resolución cuando sostiene que LAP no puede cobrar a las reclamantes la tarifa correspondiente al servicio de embarque porque como operadora del aeropuerto debió disponer que las aeronaves de LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA vayan a un puesto de estacionamiento remoto.

² A raíz del recurso de reconsideración de LAP contra la Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN

Llama poderosamente la atención que las reclamantes no hayan dejado oportunamente constancia -por ejemplo, por medio escrito- de su oposición a la supuesta práctica ilegal de LAP de obligarlos a que sus aeronaves permanezcan en puestos de contactos ni hayan exigido que se les asignen los puestos remotos pero esto es más sorprendente si consideramos que han estado pagando una tarifa evidentemente mayor a la que sostienen que debían pagar.

Cómo se explica esto si además tenemos presente que las reclamantes no son usuarias cualesquiera, estamos evidentemente ante empresas usuarias con especialización, experiencia y prestigio -incluso internacional- en el sector aeronáutico y que son integrantes de un grupo empresarial con una significativa participación en el mercado nacional.

Téngase en cuenta que la permanencia de la aeronave en el puesto de contacto hasta la hora de la partida le resultaba más rentable económicamente a las reclamantes que trasladarse al estacionamiento remoto y más tarde regresar al mencionado puesto por los costos y riesgos que ello implica.

Lo que es innegable es que LAN era consciente en que sus aeronaves se encontraban en un puesto de estacionamiento cuando en principio lo lógico era que debían trasladarse a un puesto remoto, si a esto le añadimos que se le estaba efectivamente facturando el servicio de puerto de embarque bajo el criterio de "calza a calza", entonces es razonable exigirle a la reclamante alguna señal de oposición a su permanencia producto de una decisión exclusiva de LAP.

De lo expuesto, tenemos que el reclamo de LAN AIRLINES y LAN ARGENTINA no debe ser amparado, empero el caso de la primera hay un hecho que genera una conclusión distinta: La Carta LAP.JAIS.2007.083.C.

En efecto, de acuerdo con el numeral 1 de la Carta LAP.JAIS.2007.083.C remitida por LAP a LAN AIRLINES, la operadora del aeropuerto expresamente manifiesta a la referida línea aérea que con carácter temporal le permitirá que, aun cuando existe una posición remota libre, sus aeronaves pernocten en una posición de contacto siempre que ésta no sea requerida para otra operación, en cuyo caso se le informará.

La antes mencionada carta, en opinión del suscrito, no desvirtúa el criterio de "calza a calza" para la facturación del puerto de embarque, únicamente se trata de una coordinación temporal entre LAP, que tiene las facultades para hacerla, con una línea aérea específica.

Sin perjuicio de lo anterior, puede ser que esta carta haya generado un malentendido y el grupo LAN haya considerado que es aplicable a todas las empresas que lo integran. En todo caso, las consecuencias de una eventual confusión de un conjunto de líneas aéreas o de una conducta para aprovechar el ahorro de costos por no trasladar sus aeronaves a un puesto remoto, no deberían ser la causa de que se modifique el criterio para la determinación del pago de la tarifa del servicio de puerto de embarque.

La Carta LAP.JAIS.2007.083.C justifica el reclamo de LAN AIRLINES ya que LAP le otorgó un régimen diferenciado y, además, esta última no ha probado que puso fin a los procedimientos temporales que mencionó en dicha carta.

Por tanto, en el extremo referido a LAN AIRLINES, pero por otras razones, coincido con mis colegas del Tribunal de que el reclamo debe ser declarado fundado dentro del lapso que se señala en el siguiente numeral.

3.- IMPROCEDENCIA PARCIAL DEL RECLAMO.

Asimismo, coincido con mis colegas que de conformidad con el numeral 7 del Reglamento de Reclamos de LAP, al Tribunal de Solución de Controversias no le corresponde conocer de reclamos sobre pagos que realizaron durante el periodo anterior a los sesenta días hábiles previos a la interposición del reclamo. En consecuencia, considerando la fecha de interposición del reclamo, el periodo anterior al 1° de julio de 2009 debe ser declarado improcedente.

Acerca del periodo comprendido del 1° de julio de 2009 en adelante, el reclamo de LAN ARGENTINA, en opinión del suscrito, debería ser calificado de infundado. Por el contrario, en este mismo periodo pero en el extremo referido a LAN AIRLINES debe ser declarado fundado por la razón expuesta en el numeral anterior.

4.- CONCLUSIÓN

Finalmente, por las razones expuestas discrepo con la Resolución y por el contrario considero que el reclamo debe ser declarado:

- a) **IMPROCEDENTE** respecto al periodo anterior al 1° de julio de 2009.
- b) **INFUNDADO** en la parte que se refiere **LAN ARGENTINA SUCURSAL PERÚ S.A.** respecto al 1° de julio de 2009 en adelante.
- c) **FUNDADO** en la parte que se refiere a **LAN AIRLINES SUCURSAL PERÚ S.A.** respecto al periodo del 1° de julio de 2009 en adelante.



HÉCTOR FERRER TAFUR