



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

EXPEDIENTE : 212-2014-TSC-OSITRAN
APELANTES : TRANSBER S.A.C.
ENTIDAD PRESTADORA : AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.
ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° 525-2014-AAP

RESOLUCIÓN N° 2

Lima, 28 de octubre de 2014.

SUMILLA: *La Entidad Prestadora debe atender las solicitudes de acceso presentadas por los usuarios intermedios, cuando no existan razones técnicas u operativas debidamente acreditadas que puedan justificar su denegatoria.*

Cuando se adviertan circunstancias que el Tribunal de Solución de Controversias considere que podrían ser calificadas como maniobras dilatorias, corresponde poner en conocimiento de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento del órgano colegiado, para las acciones a que hubiere lugar, dentro del ámbito de su competencia.

VISTOS:

El recurso de apelación interpuesto por TRANSBER S.A.C. (en adelante, TRANSBER o la apelante), contra la decisión contenida en la Carta N° 525-2014-AAP, emitida por AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A. (en adelante AAP o la Entidad Prestadora), a través de la cual esta última resuelve denegar la solicitud de acceso a Facilidades Esenciales para prestar el servicio de rampa, dentro del Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de la ciudad de Arequipa; y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- Con fecha 1 de agosto de 2014, TRANSBER presentó ante AAP una solicitud de acceso a facilidades esenciales a fin de prestar el servicio de rampa dentro del Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de la ciudad de Arequipa.
- 2.- A través de Carta N° 503-2014-AAP notificada el 18 de agosto de 2014, AAP comunicó a TRANSBER que la solicitud presentada se encuentra incompleta dado que las Especificaciones de Operación (OPSPECS) no contemplan el equipamiento de apoyo terrestre en plataforma que será utilizado por la apelante en el referido aeropuerto.
- 3.- Con fecha 20 de agosto de 2014, TRANSBER envió una comunicación a AAP, indicando que toda la documentación necesaria, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Acceso de la Entidad



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Prestadora¹, fue remitida de manera conjunta con la carta N° TBL-GC-028-14 del 1 de agosto de 2014, en la cual se describe la maquinaria y los equipos a utilizar para la prestación del servicio de rampa, así como las autorizaciones y permisos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Asimismo, con referencia a las Especificaciones de Operación (OSPECS), precisa que éstas serán modificadas en una nueva revisión para la certificación, una vez que cumpla con la inspección in situ por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), para lo cual requiere contar previamente con el acceso a rampa y el área requerida para el estacionamiento de los equipos.

4.- A través de la Carta N° 525-2014-AAP notificada el 21 de agosto de 2014, la Entidad Prestadora, basándose en el Informe N° 002-2014-GOP elaborado por su Subgerencia de Operaciones, resolvió la solicitud de acceso presentada por la apelante, indicando los siguiente:

- i.- No existe espacio suficiente en la plataforma para atender la solicitud de TRANSBER. La plataforma del aeropuerto de Arequipa tiene una longitud de 400 metros de largo por 80 metros de ancho, y cuenta con seis puestos de estacionamiento, dos de contacto y cuatro posiciones remotas; por lo que dicha infraestructura no permite el ingreso de un nuevo operador.
- ii.- La calle de rodaje de la plataforma del Aeropuerto de Arequipa, cuenta con vías vehiculares y un sendero peatonal de embarque a puestos remotos de pequeña dimensión. Esto impide que exista un excesivo desplazamiento de vehículos y equipos de servicio de rampa dentro de la misma.
- iii.- Teniendo en cuenta las dimensiones de la plataforma y el número de empresas que prestan los servicios de rampa (dos empresas), se puede determinar que actualmente dicho número es suficiente para operar en la plataforma del Aeropuerto de Arequipa. En ese sentido, admitir un operador adicional podría generar accidentes con pasajeros, aeronaves y equipos de otros servicios de rampa, originando congestión en plataforma y atentando contra la seguridad operacional del aeródromo.

5.- Con fecha 10 de setiembre de 2014, TRANSBER interpuso recurso de apelación argumentando lo siguiente:

- i.- AAP no ha actuado siguiendo los principios de libre acceso, neutralidad, libre competencia y promoción de la inversión privada, planteando maniobras dilatorias con el único objeto de postergar la atención de la solicitud de acceso a facilidades esenciales.
- ii.- En el mes de junio de 2014, TRANSBER presentó una primera solicitud de acceso, que si bien fue observada por AAP, permitía conocer las principales características del Servicio Esencial de Rampa a ser brindado, así como la maquinaria y equipos a utilizarse.
- iii.- Teniendo en cuenta las observaciones realizadas por la Entidad Prestadora a la solicitud presentada con fecha 25 de junio de 2014, con fecha 1 de agosto de 2014 TRANSBER presentó una nueva solicitud, adjuntando todos y cada uno de los documentos exigidos en el artículo 16 del Reglamento de Acceso de AAP; sin embargo, a través de Carta N° 503-2014-

¹ Aprobado mediante Resolución N° 028-2011-CD-OSITRAN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

AAP del 18 de agosto de 2014, la Entidad Prestadora nuevamente observó la solicitud con argumentos carentes de sustento, pues en esa oportunidad solicitó información adicional que TRANSBER no se encontraba obligada a presentar, siendo además que la información requerida, no podía obtenerse en el estado en que se encontraba el proceso.

- iv.- Esta irregularidad en el tratamiento de su solicitud se torna más grave aún si se considera que no es la primera vez que AAP se encuentra en posición de analizar y dar trámite a su solicitud de acceso. A lo anterior se debe agregar que, en el Aeropuerto de Arequipa, el servicio esencial de rampa es también brindado por la empresa Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. (SAASA), la cual se encuentra vinculada con la Entidad Prestadora.
- v.- Dado lo expuesto, se puede afirmar que la conducta desplegada por AAP dentro del trámite de su solicitud de acceso, vulnera los principios de libre acceso, competencia y de promoción de la inversión privada contenidos en el artículo 8 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN.
- vi.- Respecto a la supuesta falta de espacio en el Aeropuerto de Arequipa para permitir el ingreso de un nuevo proveedor, afirma que si se tiene en cuenta la infraestructura actual de dicho aeropuerto, la incorporación de un nuevo operador del servicio especial de rampa no dará lugar a un supuesto de congestión en el traslado de los equipos, tal como lo ha alegado la Entidad Prestadora.
- vii.- La congestión a la que hace referencia AAP en la resolución que le deniega el acceso a la facilidad esencial, se relaciona con el número de aeronaves que deben ser atendidas dentro del aeropuerto. Al respecto, indica la apelante que en caso de ocurrir tal congestión, ésta puede ser superada mediante el empleo eficiente de las facilidades esenciales y el uso de mecanismos operativos adecuados.
- viii.- Si se revisa su solicitud de acceso y la carta de respuesta de AAP, se logra advertir que la Entidad Prestadora no ha tomado en consideración los alcances de la solicitud presentada, ni cómo ésta podría ser considerada procedente teniendo en cuenta los planes de ampliación del Aeropuerto contenidos en el Plan Maestro Optimizado.
- ix.- En los documentos que se adjuntaron en la carta de respuesta de AAP, únicamente se ha consignado un plano del área de terminales y no el terreno total con el que cuenta el aeropuerto, lo cual evidenciaría que existe espacio suficiente para que TRANSBER pueda operar. Dado lo expuesto, la apelante señala que AAP únicamente ha considerado en su análisis cómo es que la entrada de TRANSBER afectaría la operatividad de las empresas proveedoras del Servicio Esencial de Rampa, entre las cuales se encuentra Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.
- x.- Finalmente, indica que la incorporación de un operador adicional permitirá incrementar la oferta existente del servicio esencial de rampa, promoviendo la competencia en dicho mercado hacia aspectos tales como la calidad o costo del servicio, en el marco de lo dispuesto por el principio de libre competencia y promoción de la inversión privada.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

6.- Con fecha 17 de septiembre de 2014, AAP elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo, efectuando la absolución del recurso presentado, en base a los siguientes argumentos:

- i. No existieron maniobras dilatorias en la tramitación de la solicitud de acceso de la apelante, dado que fue tramitada dentro del plazo de 15 días hábiles previstos por la norma, teniendo en cuenta que fue presentada el 1 de agosto de 2014 y resuelta el 21 de agosto de 2014.
- ii. El requerimiento de información adicional tuvo como objetivo verificar el cumplimiento de un requisito previsto en el artículo 16 del Reglamento de Acceso de AAP, relacionado con los permisos y autorizaciones del equipo que se utilizaría para prestar el servicio. Agrega que el propio OSITRAN, frente a una solicitud de acceso similar, observó la ausencia de dichos permisos o autorizaciones referidas a las Especificaciones de Operación (OPSPECS).
- iii. Las Especificaciones de Operación (OPSPECS) que presentó TRANSBER no contemplaban los equipos de apoyo terrestre en plataforma que serían utilizados por dicha empresa en el Aeropuerto de Arequipa. Asimismo, en el Certificado de Operador presentado por la apelante, las OSPECS indicaban que la autorización de la DGAC lo habilitaba como "*Terminal de Almacenamiento de Carga y Correo en la ciudad de Lima-Callao, Arequipa, Cuzco, Piura, Tacna, Pucallpa y Tarapoto, y Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma en la ciudad de Cuzco*". En ese sentido, teniendo en cuenta que las Especificaciones de Operación (OPSPECS) presentadas por la apelante no incluían el equipamiento a ser utilizado en el aeropuerto y que no habilitaban a TRANSBER a prestar el servicio de equipo de apoyo terrestre en Arequipa, sino únicamente en la ciudad de Cusco, es que se procedió a formular la referida observación.
- iv. En el presente caso, existe una imposibilidad real para otorgar el acceso a la apelante, por razones de limitación en la infraestructura y riesgos a la seguridad operacional, por lo que su denegatoria se ajusta a lo dispuesto en el artículo 22 de su Reglamento de Acceso.

7.- A través de la Nota 32-14-STSC-OSITRAN del 1 de octubre de 2014, la Secretaría Técnica del TSC solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN se sirvan informar lo siguiente:

"(...)

- a) *Cuántos contratos de acceso para la prestación del servicio de Rampa en el Aeropuerto de Arequipa tiene suscritos AAP, en qué fecha fueron suscritos y cuál es el plazo de vigencia. Asimismo, solicitamos se sirva informar si para la firma de cada contrato de acceso, se siguió alguno de los procedimientos establecidos en el REMA. Se requiere nos adjunte una copia de cada uno de los contratos que se encuentren vigentes a la fecha.*
- b) *Si existe alguna vinculación entre AAP y alguna de los usuarios intermedios que actualmente prestan el servicio de rampa en el Aeropuerto de Arequipa.*
- c) *Si, teniendo en cuenta los contratos de acceso que actualmente tiene suscrito AP, existe limitación de espacio en la infraestructura en el Aeropuerto de Arequipa que pueda impedir la entrada a competidor adicional o si ello generaría congestión en la plataforma que pueda ocasionar a su vez un problema de seguridad operacional que ponga en riesgo a las personas (personas y trabajadores), aeronaves o a la infraestructura."*

8.- Dicho requerimiento fue atendido por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través de Memorándum N° 1731-2014-GSF-OSITRAN, del 9 de octubre de 2014.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

9.- A través de oficio N° 550-14-STSC-OSITRAN del 1 de octubre de 2014, la Secretaría Técnica del TSC solicitó a la Entidad Prestadora remita la siguiente información:

"(...)

a) *Cuántos contratos de acceso para la prestación del servicio de Rampa en el Aeropuerto de Arequipa tiene suscritos en la actualidad, en qué fecha fueron suscritos y cuál es el plazo de vigencia. Asimismo, solicitamos se sirva informar si para la firma de cada contrato de acceso, se siguió alguno de los procedimientos establecidos en el REMA. Se requiere nos adjunte una copia de cada uno de los contratos que se encuentren vigentes a la fecha.*

b) *Si existe alguna vinculación entre su representada y alguno de los usuarios intermedios que actualmente prestan el servicio de rampa en el Aeropuerto de Arequipa."*

10.- Dicho requerimiento fue atendido por la Entidad Prestadora a través de Carta N° 717-2014-AAP del 9 de octubre de 2014.

11.- Con fecha 10 de octubre de 2014, AAP presentó un escrito reiterando los argumentos consignados en los escritos anteriores.

12.- A solicitud de las partes, se programó el informe oral para el 15 de octubre de 2014. Tal como consta en el acta de asistencia, ambas partes asistieron a la referida audiencia e informaron oralmente ante el TSC, quedando la causa al voto.

13.- Con fecha 17 de octubre de 2014, TRANSBER presentó un escrito reiterando los argumentos presentes en sus escritos anteriores, así como lo expuesto en su informe oral.

14.- Con fecha 21 de octubre de 2014, AAP presentó un escrito reiterando los argumentos presentes en sus escritos anteriores y añadiendo lo siguiente:

i. La infraestructura del Lado Aire o parte aeronáutica del aeropuerto, es limitada, especialmente aquella correspondiente a la plataforma de aeronaves. Asimismo, indicó que la referida plataforma no sólo se utiliza para el embarque y desembarque de pasajeros, correo y carga, sino también para otras actividades necesarias para las aeronaves, como es el abastecimiento de combustible de aviación, motivo por el cual, resulta de suma importancia que no se encuentre saturada y cumpla con las áreas suficientes para albergar a todo el equipamiento de personal necesario para completar la cadena logística correspondiente a la aviación civil, sin que ello genere un riesgo a las operaciones aeroportuarias.

ii. Preciso que la dimensión de la zona acondicionada y señalizada para el estacionamiento de equipos de Rampa, ya se encuentra ocupada por las empresas Talma Servicios Aeroportuarios S.A (que ocupa un área de 478.00 m2 según mandato de Acceso dictado por OSITRAN); y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. (con 150.00 m2 según Contrato de Acceso vigente), como consecuencia de ello, no existe posibilidad física de albergar una tercera empresa, ni de otorgar los 100.00 m2 dentro de la zona acondicionada, solicitados por la empresa TRANSBER.

iii. Asimismo, señaló que no se puede otorgar un área alternativa para el estacionamiento de equipos de rampa distinta a la existente en el Aeropuerto de Arequipa, en la medida que la restricción de uso de otras áreas para destinarlas a estacionamiento de equipos, obedece a la necesidad de mantener en todo momento la seguridad operacional del aeropuerto, por lo que no se ha tratado de no otorgar un espacio físico (terreno) a la apelante, sino que con el área a



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

otorgar corresponde que sea debidamente acondicionada (con ductos para la conducción de efluentes), con el objeto que las empresas de Rampa puedan estacionar y mantener sus equipos.

- iv. La Calle de Rodaje se encuentra incluida dentro de la Plataforma, lo que conlleva a la necesidad de procurar la menor congestión posible en Plataforma, precisamente porque el riesgo de colisión con una nave o entre vehículos y equipamiento de Asistencia en Tierra es considerable. Precisó que existe una única Calle de Servicio que colinda con la plataforma, la misma que cuenta con 2 carriles (uno de ida y uno de vuelta) para el tránsito de los equipos de Rampa, situación que obliga aún más a evitar la presencia de congestión en la plataforma.
- v. Adicionalmente indicó que no se puede hacer entrega a TRANSBER de áreas que no se encuentran acondicionadas ni señalizadas para el estacionamiento de equipos de rampa, pues con ello se busca evitar contingencias como la generación de daño ambiental y a la infraestructura, ocasionada por derrames que perjudicarían la integridad del personal que labora en la zona y la calidad del pavimento, así como la ocurrencia de un siniestro ocasionado por FOD, por la operación en zonas no pavimentadas o cuyo pavimento no está preparado para dicho fin.

Indica que por las razones arriba expuestas, es que no se puede otorgar el acceso solicitado por TRANSBER.

- 15.- A través de Memorando N° 004-2014-TSC-OSITRAN, del 23 de octubre de 2014, la Secretaría Técnica del TSC solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN se sirvan informar si los argumentos de AAP antes detallados son verdaderos. Dicho requerimiento fue atendido a través de Memorando N° 1877-2014-GSF-OSITRAN, información que fue ampliada a través de Memorando N° 1888-2014-GSF-OSITRAN.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 16.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:

- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto por TRANSBER S.A.C.
- ii.- Establecer si la negativa de AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A. para otorgar el acceso a la empresa TRANSBER S.A.C. es justificada o si, por el contrario, la Entidad Prestadora debe atender la solicitud formulada.
- iii.- Determinar si en el presente caso existieron maniobras dilatorias por parte de AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A. al momento de tramitar la solicitud de acceso presentada.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

17.- La materia del presente procedimiento versa sobre el recurso de apelación presentado por TRANSBER contra la decisión contenida en la Carta N° 525-2014-AAP, a través de la cual la Entidad Prestadora resolvió denegar la solicitud de Acceso a Facilidad Esencial para prestar el servicio esencial de rampa, dentro del Aeropuerto Alfredo Rodríguez Ballón, de Arequipa.

18.- El Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN², regula el procedimiento para el Acceso, el cual en su artículo 63 dispone lo siguiente:

"Artículo 63.- Apelación de la denegatoria de la Solicitud de Acceso.

La decisión de la Entidad Prestadora de denegar total o parcialmente el Acceso, podrá ser apelada por el solicitante ante la propia Entidad Prestadora, en un plazo no mayor de quince (15) días, contados desde la fecha de la notificación de la denegatoria o de resuelto en forma negativa el recurso de reconsideración. La Entidad Prestadora deberá elevar el expediente al Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN en un plazo máximo de cinco (5) días contados desde la presentación de la apelación.

El Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN deberá resolver en el plazo máximo de quince (15) días, contados a partir de la sesión en que se tome conocimiento de la controversia o se hayan actuado las pruebas que sean solicitadas a las partes. Para ello, la apelación deberá ser incluida en la primera agenda posterior a la fecha de su recepción (...)"

19.- De acuerdo con dicha norma, el solicitante de acceso cuenta con 15 días para apelar la denegatoria de acceso dispuesta por la Entidad Prestadora.

20.- Respecto al cómputo del plazo, el numeral 1 del artículo 134 de la LPAG dispone que cuando aquél es señalado por días, se entenderá por hábiles consecutivos, excluyendo del cómputo aquellos no laborables del servicio y los feriados no laborables de orden nacional o regional³. En virtud a lo expuesto, es posible concluir que el plazo que tiene el usuario para presentar su recurso de apelación se computa en días hábiles.

21.- Al respecto, de una revisión del expediente administrativo se advierte lo siguiente:

- i.- La decisión contenida en la carta N° 525-2014-AAP emitida por AAP, fue notificada a TRANSBER el 21 de agosto de 2014.
- ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que TRANSBER interpusiera su recurso de apelación fue el día 11 de setiembre de 2014.
- iii.- TRANSBER presentó su recurso administrativo el día 10 de setiembre de 2014, por lo que se interpuso en el plazo legal.

22.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 y sus modificatorias,⁴ al impugnar cuestiones

69

² Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN, y modificado por Resoluciones de Consejo Directivo N° 054-2005-CD/OSITRAM y 006-2009-CD/OSITRAN.

³ LPAG

³ "Artículo 134.- Transcurso del Plazo

134.1 Cuando el plazo es señalado por días, se entenderá por hábiles consecutivos, excluyendo del cómputo aquellos no laborables del servicio, y los feriados no laborables de orden nacional o regional (...)"

⁴ Ley N° 27444

⁴ "Artículo 209.- Recurso de apelación



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

de puro derecho y una diferente interpretación de los documentos actuados dentro del proceso para obtener el acceso a una Facilidad Esencial en el Aeropuerto de Arequipa.

- 23.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DE LOS RECURSOS DE APELACIÓN

Sobre el acceso a las facilidades esenciales y las funciones de OSITRAN

- 24.- Los aeropuertos son infraestructura que poseen características de monopolio natural⁵ dentro de su zona de influencia. Es por ello que a través de la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público, se otorgó la competencia a OSITRAN para regular y supervisar este tipo de infraestructura.
- 25.- Algunos de los servicios que se brindan dentro del aeropuerto, tienen tarifas reguladas y establecidas por el Regulador o en el contrato de concesión respectivo. Sin embargo, existen otros servicios que son brindados por terceros, como es el caso del servicio de rampa, el cual es considerado como servicio esencial y que requiere, necesariamente, hacer uso de infraestructura aeroportuaria considerada como una facilidad esencial.
- 26.- OSITRAN en virtud de las leyes y reglamentos que le otorgan competencia y de las propias disposiciones emitidas en ejercicio de su facultad normativa⁶, regula el acceso a las facilidades esenciales en los mercados derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público, entre ellas, la aeroportuaria.
- 27.- Al respecto, el literal d) del artículo 5 de la Ley N° 26917, establece como un objetivo de OSITRAN el siguiente:

"Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales..."

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".

⁵ "Cuando las economías de escala son tan grandes que hacen ineficiente que más de una empresa ofrezca un producto, la empresa existente incrementará sus utilidades si no es regulada, restringiendo la oferta e incrementando los precios más allá de los precios competitivos si tiene libertad para hacerlo." Breyer, Stephen. "Analizando el fracaso en la regulación: sobre malas combinaciones, alternativas menos restrictivas y reforma" En: Themis. N° 52. p. 10. "(...) es común que existan actividades con características de monopolio natural, al menos en algunas de las etapas de la producción. El que una industria tenga características de monopolio natural significa que se puedan producir los distintos niveles de producto a menor costo si se producen por una sola firma que si se produce por dos o más firmas. Esta propiedad de la tecnología se denomina la subaditividad de la función de costos". PAREDES, Ricardo y SÁNCHEZ, José Miguel. "Teoría y Práctica de la Economía de la Regulación". 1999. p.8.

⁶ Ley 27332

"Artículo 3.- Funciones

3.1 Dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, los Organismos Reguladores 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.

Comprende, a su vez, la facultad de tipificar las infracciones por incumplimiento de obligaciones establecidas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los contratos de concesión, bajo su ámbito, así como por el incumplimiento de las disposiciones reguladoras y normativas dictadas por ellos mismos. Asimismo, aprobarán su propia Escala de Sanciones dentro de los límites máximos establecidos mediante decreto supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro del Sector a que pertenece el Organismo Regulador."



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

28.- Por su parte, el literal p) del Numeral 7.1 de la precitada Ley, señala como una de las principales funciones del OSITRAN la siguiente:

"Cautelar el acceso 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".

29.- A efecto de cumplir con las funciones asignadas legalmente, el OSITRAN aprobó el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN que, de conformidad con sus artículos 4 y 5, establece las reglas, principios y procedimientos legales, técnicos y económicos que rigen el acceso a las facilidades esenciales, los cuales tienen por finalidad generar el bienestar a los usuarios por la vía de una mayor competencia, o por la utilización de mecanismos de mercado mediante los cuales se obtenga resultados similares a los de una situación competitiva.

30.- Ahora bien, el artículo 9 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN define la facilidad esencial de la siguiente forma⁷:

"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 administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;*
- b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;*
- c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino."*

31.- Por su parte, el artículo 7 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN define al Acceso como:

"(...) el derecho que tiene un usuario intermedio de utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran a la Cadena Logística".

32.- El artículo 8 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN define los distintos principios que determinan los términos y condiciones en los que se debe brindar Acceso a una Facilidad Esencial y que deben ser aplicados al momento de sustentar y establecer los criterios para la celebración y el contenido de los Contratos de Acceso. Dichos principios son los siguientes:

- "a) Libre Acceso: El Acceso a la Facilidad Esencial sólo debe quedar sujeto al cumplimiento de los principios, requisitos y reglas establecidas en las normas y documentos referidos en el REMA.*
- b) Neutralidad: La Entidad Prestadora debe tratar a los Usuarios Intermedios no vinculados a ella, de la misma manera que trata a su filial o empresa vinculada operadora de servicios competitivos, o como se trata a sí misma en condiciones iguales o equivalentes. Los contratos entre la Entidad Prestadora y su filial o empresa vinculada deben convertirse en parámetro para contratar con los operadores no vinculados a ella, en lo que sea favorable a estos últimos.*
- c) No discriminación: Bajo condiciones equivalentes, la Entidad Prestadora debe tratar de la misma manera a todos los operadores de servicios en competencia.*
- d) Libre competencia y promoción de la inversión privada: El Acceso a las Facilidades Esenciales debe analizarse y ejecutarse sobre la base de una evaluación que establezca un balance entre la incorporación de más competencia y la creación de incentivos para el incremento, cobertura y mejoramiento de la calidad de la infraestructura. Al*

⁷ "Una Instalación es esencial, cuando el no tener acceso a aquella genera una barrera de entrada insuperable para los potenciales competidores de la empresa dominante, o cuando los competidores que no cuentan con tal acceso, se encuentran en una seria desventaja competitiva, permanente e ineludible lo que haría que sus actividades poco rentables". Traducción libre de la Definición de la Comisión Europea recogida en HATZOPOULOS, Vassilis, *The EU essential facilities doctrine*, p. 21, documento encontrado en la siguiente dirección electrónica: http://www.i.umich.edu/UMICH/ces/Home/Resources/Michigan%20Paper%20Series/Hatzopoulos_EU_Essential_Facilities.pdf (página web visitada el 21 de abril de 2014)



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

evaluar el Acceso, se considerará la equidad y razonabilidad de las Condiciones de Acceso, así como la obtención de retornos adecuados a la inversión.

- e) Eficiencia: La determinación y modificación de los Cargos y Condiciones de Acceso deberán tomar en cuenta los incentivos para el uso eficiente de la infraestructura de transporte, evitando la duplicidad ineficiente, costos de congestión y otras externalidades.*
- f) Plena información: Los solicitantes del Acceso deben contar con la información necesaria para evaluar y negociar las Condiciones de Acceso a la Facilidad Esencial, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo.*
- g) Oportunidad: Los plazos para el cumplimiento de procedimientos y la ejecución de obligaciones, no establecidos en el REMA, deben ser razonables y no deben constituirse en maniobras dilatorias.*
- h) Prohibición de subsidios cruzados: Las Entidades Prestadoras no podrán imputar los costos de un servicio asignándolos a otros servicios”.*

33.- Asimismo, el artículo 18 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN, establece cuáles son los requisitos para el acceso a las facilidades esenciales:

"Artículo 18. - Requisitos para el Acceso a las Facilidades Esenciales.

Las Entidades Prestadoras podrán exigir a los solicitantes del Acceso los siguientes requisitos, los cuales no deberán constituir barreras al Acceso:

- a) Requisitos que se debe cumplir para otorgar el derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales, de acuerdo a lo que estipule la legislación aplicable y los respectivos contratos de concesión. Por tanto, no podrán en modo alguno afectar las disposiciones del presente Reglamento.*
- b) Requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La Entidad Prestadora podrá incorporar en su Reglamento de Acceso estos requisitos de manera explícita, o podrá hacer referencia a las normas que los contengan.*
Los requisitos no establecidos en las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben ser razonables o deben ajustarse a estándares establecidos internacionalmente. OSITRAN presumirá que tales exigencias son razonables cuando se demuestren que son prácticas comerciales ordinarias. La Entidad Prestadora deberá acreditar la razonabilidad de toda exigencia por encima de tales estándares, la que deberá estar debidamente justificada por las circunstancias del caso concreto, y en ningún caso deben constituir barreras al Acceso.
- c) Pólizas de seguro y garantías requeridas, que deberán ser razonables en atención a la naturaleza y riesgos del servicio involucrado. OSITRAN podrá evaluarlas de modo tal de aprobar la razonabilidad de la cobertura y nivel de garantías exigidas. Para tal evaluación, podrán usarse como parámetros las prácticas comerciales ordinarias para actividades o servicios similares, entre otros elementos.”*

34.- Como se aprecia de las normas citadas, a través del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN se regula el acceso a las Facilidades Esenciales por parte de los usuarios intermedios, al ser éstas indispensables para la prestación de los servicios considerados esenciales en la cadena logística del transporte; procurando generar competencia o la utilización de mecanismos de mercado que permitan simular una situación competitiva.

35.- La exigencia de tales requisitos, obedecen a la naturaleza propia de las operaciones que se realizan en las infraestructuras de transporte, las cuales requieren de un alto grado de especialización por parte de los operadores, a fin de garantizar la seguridad de las operaciones en dichas infraestructuras. Por su parte, las exigencias de las garantías obedecen a la necesidad de cubrir los posibles daños, en el eventual supuesto que ocurran incidentes que puedan dañar a los usuarios de las infraestructuras o a sus instalaciones, garantizando de esta manera la continuidad de las operaciones.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

- 36.- Por ello, los requisitos que son exigidos por el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN y los Reglamentos de Acceso de las Entidades Prestadoras, son establecidos con un criterio de razonabilidad, teniendo en cuenta el grado de especialización necesaria para poder prestar el servicio especial y cuidando que tales exigencias no sean desproporcionadas y terminen actuando como una barrera de entrada al mercado.
- 37.- Respecto a las solicitudes de acceso a las facilidades esenciales, el artículo 53 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN, establece el contenido mínimo de la solicitud a ser presentada por el Usuario Intermedio solicitante:

"Artículo 53.- Contenido de la Solicitud de Acceso.

La Solicitud de Acceso deberá indicar, cuando menos la siguiente información:

- a) Identificación del solicitante.*
- b) Facilidad(es) Esencial(es) a la(s) que se requiere tener Acceso.*
- c) Servicio(s) Esencial(es) que el solicitante pretende brindar y su relación con la(s) Facilidad(es) Esencial(es) solicitada(s).*
- d) Descripción de la maquinaria y equipo con que prestará el(los) Servicio(s) Esencial(es).*
- e) La información adicional solicitada en el Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, así como la acreditación del cumplimiento de los requisitos o condiciones establecidas en dicho Reglamento.*
- f) Cualquier otra información que el solicitante considere pertinente con el objeto de precisar los alcances del servicio y los requerimientos de infraestructura."*

- 38.- Por su parte, el artículo 16 del Reglamento de Acceso de AAP establece el contenido de la solicitud que deberá presentar el usuario intermedio para acceder a las facilidades esenciales en los Aeropuertos del Primer Grupo, entre los que se encuentra, el aeropuerto de Arequipa:

"Artículo 16.- Solicitud de Acceso

a) Acceso a las Facilidades Esenciales

Todo Interesado o Usuario Intermedio que desee obtener Acceso para prestar un Servicio Esencial en cualquier Facilidad Esencial del Aeropuerto, deberá presentar una solicitud formal por cada Servicio Esencial que desee operar, la cual será evaluada por AAP.

La solicitud deberá indicar lo siguiente:

- i. Identificación del Interesado (Nombre, Razón Social, RUC, Ficha o Partida Registral, Domicilio y nombres de los representantes legales).*
- ii. Servicio Esencial que el solicitante pretende brindar y su relación con la Facilidad Esencial solicitada.*
- iii. Facilidad Esencial a la que se requiere tener Acceso.*
- iv. Descripción de la maquinaria y equipo con que se prestará el Servicio Esencial.*
- v. Copia de las autorizaciones, licencias y permisos necesarios correspondientes a la actividad que realizará a efectos de prestar el Servicio Esencial.*
- vi. Declaración jurada señalando que no se encuentra incurso en ninguna causal de las contempladas en la Ley General del Sistema Concursal, o la norma que la sustituya, y que no se encuentra en un procedimiento de naturaleza concursal, seguido ante cualquiera de las Comisiones de Procedimientos Concursales o las autoridades que las sustituyan.*
- vii. Vigencia de poderes de sus representantes legales.*
- viii. Fecha de inicio de sus operaciones.*
- ix. Documentación que acredite que la empresa, sus representantes legales, directores u accionistas, no están reportados ante ninguna central de riesgos por incumplimiento en el pago de sus obligaciones. AAP verificará si en sus registros tales personas muestran deudas impagas aun cuando éstas hubieran sido provisionadas o castigadas.*
- x. Cualquier otra información que el Interesado que solicite el Acceso considere pertinente para acreditar su experiencia e idoneidad para desarrollar el Servicio Esencial."*

En el presente caso, de la revisión del expediente se observa que la apelante adjuntó los documentos requeridos por el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN y el Reglamento de Acceso de AAP.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

Sobre la negativa de AAP para otorgar el acceso a la empresa TRANSBER

39.- En el presente caso, AAP sobre la base del artículo 22 del Reglamento de Acceso, deniega el acceso a la empresa TRANSBER argumentando que: (i) no existe espacio suficiente en la plataforma que pueda permitir el ingreso de un nuevo operador de rampa, y (ii) que existiría congestión en los equipos de arrastre, pues en el supuesto de que cualquier usuario intermedio adicional prestara el servicio de rampa, se generaría una gran congestión en la plataforma y en las sendas vehiculares que obran en la misma.

40.- El referido artículo 22 del Reglamento de Acceso de AAP señala lo siguiente:

"Artículo 22. - Denegatoria de la Solicitud de Acceso

Si AAP observara que no puede atender, en todo o en parte, la Solicitud de Acceso por no existir infraestructura disponible, o por razones técnicas, económicas, de seguridad o de cualquier otra índole, o basándose en cualquier otro motivo razonable, deberá sustentar dichas razones por escrito al Interesado, señalando con precisión los motivos y fundamentos de su denegatoria.

AAP fundamentará su denegatoria en los siguientes aspectos, entre otros:

- a) Las limitaciones físicas, técnicas o ambientales existentes en la infraestructura para admitir y soportar razonablemente su uso, con el fin de brindar el Servicio Esencial solicitado, así como las posibilidades y límites para ampliarla o mejorarla.*
- b) Los niveles de congestión real o potencial derivados de limitaciones de espacio o tiempo.*
- c) La existencia de Usuarios Intermedios utilizando la infraestructura.*
- d) Limitaciones tecnológicas existentes.*
- e) Problemas contractuales anteriores por parte del Interesado, como incumplimiento de pagos o requisitos, entre otros motivos."*

41.- La apelante contradice lo señalado por la Entidad Prestadora, indicando que sí existe espacio suficiente para que se le permita el acceso a la facilidad esencial en el aeropuerto de Arequipa. Asimismo, manifiesta que la incorporación de un nuevo operador del servicio de rampa no generaría congestión o riesgo en la seguridad de las operaciones, tal como ha sido manifestado por AAP. Por el contrario, afirma que la razón por la cual la Entidad Prestadora rechazó su solicitud de acceso se debe a que la empresa Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. (SAASA), vinculada con aquella, también presta el servicio de rampa en el referido aeropuerto.

42.- Teniendo en cuenta las razones por las cuales AAP habría denegado el acceso a TRANSBER a la facilidad esencial de rampa, y considerando que el servicio de rampa es un servicio esencial que tiene que ser prestado a través del uso de una facilidad esencial, se debe determinar si ésta cuenta con algún tipo de restricción o limitación que no permita la atención a la solicitud de acceso de TRANSBER por ausencia de espacio suficiente, empresa que se encuentra interesada en prestar dicho servicio en el Aeropuerto de Arequipa, y si con su ingreso, se generaría un congestionamiento de los vehículos de arrastre en la plataforma.

43.- Sobre el particular, se debe tener en cuenta que el artículo 57 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN, dispone lo siguiente:

"Artículo 57. - Determinación de la disponibilidad de infraestructura.

La disponibilidad de la infraestructura será determinada por la Entidad Prestadora, y OSITRAN podrá revisar la sustentación respectiva."



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

- 44.- Al respecto, si bien el artículo 57 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN establece que será la Entidad Prestadora quien determine la disponibilidad de la infraestructura a fin de permitir el ingreso de nuevos operadores; ello lleva como contrapartida la facultad del OSITRAN de revisar sus decisiones, a fin de verificar si efectivamente existe o no espacio suficiente en aquella para permitir el ingreso de un nuevo operador y con ello incentivar la competencia en dicho mercado.
- 45.- Haciendo uso de dicha facultad y a fin de reunir los elementos de juicio necesarios para resolver el presente expediente, la Secretaría Técnica del TSC formuló una consulta a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, órgano encargado de supervisar los aspectos operativos de las infraestructuras de transporte, solicitando aclare si existe o no espacio en el referido aeropuerto que permita la entrada de un nuevo proveedor para el servicio de rampa, así como si es correcto afirmar que la entrada de un nuevo competidor generaría congestión en la plataforma del Aeropuerto de Arequipa, que pueda poner en riesgo la seguridad de los usuarios y de las operaciones que se realizan en dicho aeropuerto.
- 46.- Asimismo, sobre la supuesta falta de espacio en la plataforma, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, la cual realizó una visita de inspección en el Aeropuerto de Arequipa en agosto de 2014, manifestó lo siguiente:

"(...)

- c) *En relación a la limitación de espacio en la infraestructura en el Aeropuerto de Arequipa que pueda impedir la entrada de un competidor adicional o si ello generaría congestión en la plataforma que pueda ocasionar a su vez un problema de seguridad operacional que ponga en riesgo a las personas, aeronaves o a la infraestructura, es necesario mencionar que en el Aeropuerto de Arequipa, existen seis posiciones de estacionamiento de aeronaves (PEA), dos de ellas de contacto (Puentes de embarque), por lo tanto el aeropuerto puede atender en rampa seis vuelos en forma simultánea.*

"(...)

*Tampoco existen limitaciones de espacio en plataforma para el estacionamiento de los equipos de un tercer operador de rampa; de acuerdo a lo observado en las distintas supervisiones hechas al aeropuerto de Arequipa.*⁸

- 47.- Además de lo antes expuesto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, en Memorando N° 1877-14-GSF-OSITRAN del 27 de octubre de 2014⁹, indicó lo siguiente:

"(...)

- ✓ *Al respecto, debemos señalar que ni en hora punta del mes punta la plataforma de aeronaves ocupa sus seis (06) posiciones en simultáneo (según Plan Maestro - Capítulo 4). Además, debemos recalcar que el número de equipamiento de rampa que circularía en plataforma de aeronaves no va a depender del número de empresas prestadoras de dicho servicio, sino del número de aeronaves estacionadas en plataforma de aeronaves.*
- ✓ *En el aeropuerto de Arequipa no se prestan los servicios de: catering, provisión de agua potable, limpieza de servicios higiénicos, provisión de aire acondicionado, provisión de oxígeno.*
- ✓ *Además, para el tratamiento de carga no se emplean: plataformas elevadoras, pallets, contenedores ni portacontenedores.*
- ✓ *Asimismo, debemos señalar que en todo tipo de aeronaves (A319, A320, B737-300), la carga y descarga del equipaje se realiza únicamente por el lado izquierdo de la aeronave.*
- ✓ *Por lo antes expuesto, no consideramos que la presencia de una tercera empresa para prestar el servicio de rampa genere un riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas y no consideramos que la plataforma de aeronaves actualmente se encuentre saturada.*

⁸ Fojas 102 y 103

⁹ Fojas 229 y 230.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

(...)

- ✓ De las inspecciones de operaciones realizadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y de las verificaciones realizadas en planos actuales, consideramos que sí existe un espacio adicional en plataforma de 100 m2 para la prestación del servicio de rampa, tanto en la zona acondicionada como en la zona que aún no cuenta con pavimento (...)"

48.- Por lo expuesto, se aprecia que al argumento de falta de espacio en la plataforma, el cual fue utilizado por la Entidad Prestadora para denegar el acceso a la apelante a la facilidad esencial para prestar el servicio de rampa, ha quedado desvirtuado, en la medida que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha señalado claramente que sí existe espacio en las instalaciones del Aeropuerto de Arequipa para permitir la entrada de un nuevo operador del servicio de rampa.

49.- En cuanto al argumento alegado por la apeiante, en el sentido de que un nuevo operador de rampa podría generar un peligro en el desarrollo de las operaciones del Aeropuerto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN indicó lo siguiente:

- ✓ "Es necesario que el concesionario, explique en qué medida y situaciones, además de realizarlo gráficamente, una tercera empresa para la prestación del servicio de rampa, representaría un riesgo para la seguridad operacional, considerando entre otros factores, que actualmente no se ocupan las seis (06) posiciones en simultáneo, que la plataforma cuenta con los espaciamientos requeridos por la RAP 314. Además, debe sustentar sus afirmaciones en las recomendaciones internacionales (OACI, FAA, IATA) y la normatividad nacional vigente (NTC, leyes, RAPS).

- ✓ Actualmente, el área destinada al servicio de rampa no cuenta con ductos para la conducción de efluentes que manifiesta el Concesionario, las canaletas que existen frente al área de estacionamiento de equipos de rampa son para el desfogeo de las precipitaciones pluviales; además se debe tener en cuenta que los efluentes provenientes de los equipos, no pueden ser vertidos directamente a la red pública, requiriendo ser tratados previamente; por lo que una tercera empresa para la prestación del servicio de rampa operaría bajo las mismas condiciones que operan actualmente TALMA y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.

(...)

- ✓ En caso se le otorgue un área no pavimentada, en el contrato de acceso que se suscriba con la tercera empresa prestadora del servicio de rampa, podría considerarse la posibilidad de que sea ella misma quien realice el acondicionamiento del área solicitada (...)"¹⁰.

50.- Respecto a este último punto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN precisó lo siguiente:

"De las Inspecciones de operaciones realizadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y de las verificaciones realizadas en planos actuales, observamos que sí existe un espacio adicional en plataforma de 100 m2 para la prestación del servicio de rampa en el área pavimentada. Adicionalmente, se ha verificado que existe área disponible para el estacionamiento de equipos en otras áreas no pavimentadas; en este caso, como se mencionó en el Memorando 1877-2014-GSF-OSITRAN, es necesario que el operador de rampa acondicione dicha área previa a su operación, lo cual es posible contemplar en el respectivo contrato de acceso que se suscriba con la tercera empresa prestadora del servicio de rampa, a fin de que sea ella misma quien realice el acondicionamiento del área solicitada"¹¹.

51.- Como se puede apreciar del informe de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, la Entidad Prestadora no ha señalado en qué medida el acceso a una tercera empresa para la prestación del servicio de rampa implicaría un riesgo para la seguridad operacional del aeropuerto, pues de ingresar una tercera empresa, operaría bajo las mismas condiciones que los otros operadores ya presentes en el aeropuerto. En informe agregó que la pavimentación del área otorgada en acceso podrá realizarse por la propia empresa operadora del servicio de rampa.

¹⁰ Memorando N° 1877-14-GSF-OSitran del 27 de octubre de 2014.

¹¹ Memorando N° 1888-14-GSF-OSitran del 28 de octubre de 2014.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

- 52.- Respecto al posible congestionamiento de los equipos de arrastre en la plataforma y en las sendas vehiculares que obran en la misma, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización concluyó lo siguiente:

"(...)

Por otro lado, cabe señalar que la congestión en plataforma no depende de la cantidad de operadores de rampa sino de la cantidad de equipos necesarios para atender los vuelos en simultáneo, ya que estos pueden pertenecer a un solo operador de rampa o a varios, es decir el equipo de rampa puede ser propiedad de un solo operador o a distintos operadores, en teoría a seis de empresas operadoras del servicio de rampa (...)"¹²

"(...)

La congestión en plataforma y por lo tanto el riesgo en la seguridad operacional en plataforma no se va a incrementar por la presencia de una tercera empresa operadora del servicio de rampa sino que va a depender del número de aeronaves estacionadas en la plataforma en simultáneo. La empresa prestadora del servicio de rampa (sea TALMA, Servicios Aeroportuarios Andinos S.A., o una tercera empresa) deberán ingresar a la plataforma sólo con la finalidad de atender a alguna aeronave que así lo requiera, de lo contrario permanecerán estacionadas en las áreas de servicio destinadas para ello, cumpliendo en todo momento los procedimientos establecidos por el operador aeroportuario y aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)."¹³

- 53.- Así pues, de acuerdo a lo señalado por dicha Gerencia, una eventual congestión en la plataforma no se encuentra relacionada con el número de operadores de rampa que puedan existir, sino con la cantidad de equipos necesarios para atender los vuelos en simultáneo. En ese sentido, ocurriendo que en el Aeropuerto de Arequipa se puede atender hasta 6 aeronaves, la congestión en el mismo se presentará independientemente que 1 ó 3 operadores de rampa atiendan a las 6 aeronaves.

- 54.- Asimismo, en cuanto al hecho de que la calle de rodaje del Aeropuerto de Arequipa se encuentra incluida dentro de la plataforma, contando únicamente con 2 carriles, uno de ida y otro de vuelta para el tránsito de los equipos de rampa, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización ha indicado lo siguiente:

"(...)

Las calles de servicio del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y del Aeropuerto del Cusco (los dos aeropuertos con mayor número de operaciones en plataforma por hora) cuentan con vías de servicio de 2 carriles y no han sido observadas por la DGAC por no representar un riesgo a la seguridad operacional; además en el Manual de Diseño de Aeródromos – Parte 2, recomiendan que las vías de servicio deberían planificarse en relación con la congestión del tránsito, por lo que se puede concluir que para el Aeropuerto de Arequipa, la vía de servicio de 2 carriles no afecta la congestión en plataforma(...)"¹⁴

- 55.- Al respecto, cabe señalar que en el informe se ha precisado que la vía de servicio de 2 carriles del aeropuerto no afecta la congestión de la plataforma.

- 56.- En atención a lo expuesto en los párrafos precedentes, se aprecia que la Entidad Prestadora se ha limitado a presentar un croquis de la plataforma del Aeropuerto de Arequipa¹⁵, el cual no refleja la totalidad de las áreas con las que cuenta, no lográndose apreciar en dicho plano, las áreas asignadas a los usuarios intermedios que prestan en la actualidad, el servicio esencial de rampa, ni sus medidas.

¹² Memorando N° 1731-14-GSF-OSITRAN del 9 de octubre de 2014.

¹³ Memorando N° 1888-14-GSF-OSITRAN del 28 de octubre de 2014.

¹⁴ Memorando N° 1877-14-GSF-OSITRAN del 27 de octubre de 2014.

¹⁵ Fojas 58.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

57.- En tal sentido, a pesar de que el concesionario tenía la carga probatoria, y por lo tanto, la obligación de demostrar que se encuentra incurso dentro de las causales establecidas en el artículo 61 incisos a) y b) del REMA¹⁶ para denegar el acceso a las facilidades esenciales, no ha acreditado, la ausencia de espacio en la plataforma ni en qué medida habría congestión por la cantidad de equipos necesarios para atender los vuelos, argumentos que por el contrario, han sido desvirtuados por los memorandos remitidos por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN.

58.- En virtud de lo expuesto, el TSC encuentra que la denegatoria de la solicitud de acceso a la facilidad esencial para la prestación del servicio de Rampa en el Aeropuerto Alfredo Rodríguez Ballón, de Arequipa, no se encuentra justificada, dado que no se ha acreditado la existencia de limitaciones ni restricciones en la infraestructura del referido aeropuerto, que puedan justificar la denegatoria de acceso practicada por AAP, por lo que el recurso de apelación interpuesto por TRANSBER S.A. debe ser declarado fundado en este extremo.

Sobre si existieron maniobras dilatorias por parte de AAP al momento de tramitar la solicitud.

59.- En el presente caso, mediante Carta N° TBL-GC-028-14 del 1 de agosto de 2014, TRANSBER solicitó a AAP el acceso a facilidades esenciales para prestar el servicio de rampa.

60.- En respuesta, AAP a través de la Carta N° 503-2014-AAP del 18 de agosto de 2014, manifestó que la solicitud presentada se encontraba incompleta debido a que las Especificaciones de Operación (OPSPECS) no contemplaban el equipamiento de apoyo terrestre en plataforma que será utilizado en el Aeropuerto de Arequipa, en razón de lo cual, AAP señaló que en caso no se subsane la información faltante, no se podría evaluar la procedencia de la solicitud de acceso.

61.- El 20 de agosto de 2014, mediante Carta N° TBL-GC-035-14, la apelante respondió el requerimiento efectuado, señalando que la información requerida por el Reglamento de Acceso de AAP fue enviada a la Entidad Prestadora mediante Carta TBL-GC-028-14 del 1 de agosto de 2014, y que las Especificaciones de Operación (OSPECS) serán modificadas en una nueva revisión para la certificación, una vez que se cumpla con la inspección in situ por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), para lo cual se requiere contar previamente con el acceso a rampa y el área requerida para el estacionamiento de los equipos.

62.- El mismo 20 de agosto de 2014, la Subgerencia de Operaciones de AAP resolvió la solicitud de acceso de la apelante (Informe N° 002-2014-GOP), señalando que no debía ser otorgada, toda vez que el número de operadores existente es el suficiente para la cantidad de operaciones que tiene el Aeropuerto de Arequipa, por lo que adicionar un operador de rampa produciría una congestión en la plataforma del aeropuerto, lo cual podría atentar contra la seguridad. Dicho informe fue puesto en conocimiento de la apelante el 21 de agosto de 2014 mediante Carta N° 525-2014-AAP.

¹⁶ Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN

"Artículo 61.- Aspectos a evaluar para determinar la justificación de la negativa a brindar Acceso.

A fin de justificar una negativa a otorgar el derecho de Acceso o de la limitación del número de usuarios intermedios que pueden contar con dicho Acceso, se deberán considerar los siguientes elementos, entre otros que resulten pertinentes:

a) Las limitaciones físicas, técnicas o ambientales existentes en la infraestructura para admitir y soportar razonablemente su uso, con el fin de brindar los servicios solicitados, así como las posibilidades y límites para ampliarla o mejorarla.

b) Los niveles de congestión real o potencial derivados de limitaciones de espacio o tiempo (...)"



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

63.- Al respecto, el literal m) del artículo 3 del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN define el concepto de maniobras dilatorias de la siguiente forma:

"Artículo 3.- Definiciones.

(...)

m) Maniobras Dilatorias.

Son las acciones que realiza la Entidad Prestadora para demorar o impedir el otorgamiento de Acceso a Facilidades Esenciales. Se consideran maniobras dilatorias, el solicitar más información que la establecida en el respectivo Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, o el no dar trámite a la solicitud de Acceso en la forma o plazos señalados en el procedimiento establecido en este Reglamento."

64.- De manera concordante, el artículo 66 del mismo dispositivo legal señala las formas en que se podrían presentar las maniobras dilatorias:

"Artículo 66.- Maniobras dilatorias en el trámite de la solicitud.

Constituyen prácticas de maniobras dilatorias el hecho que la Entidad Prestadora requiera a los solicitantes del Acceso:

- a) Más información que la establecida en el presente Reglamento o que la establecida en el Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora.*
- b) No dar trámite a la solicitud en los plazos establecidos, de manera que se dilate, restrinja o se bloquee el Acceso.*
- c) Dilatar, entorpecer o negarse a la negociación directa, postergando reuniones injustificadamente.*
- d) Postergar o suspender las actividades establecidas en el cronograma de la subasta, sin autorización de OSITRAN.*

La práctica de maniobras dilatorias constituye una infracción, y por tanto será sancionada de acuerdo al Reglamento de Infracciones y Sanciones."

65.- Con relación a lo afirmado por AAP, en el sentido de que las Especificaciones de Operación (OPSPECS) presentadas por la apelante, no contemplaban el equipamiento de apoyo terrestre en plataforma que será utilizado por TRANSBER en el aeropuerto de Arequipa, se aprecia que tanto el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN, como el Reglamento de Acceso de AAP, exigen al solicitante presentar una lista de los equipos que serán utilizados para prestar el servicio esencial dentro de las instalaciones del Aeropuerto. Al respecto, cabe señalar que TRANSBER si cumplió con hacer referencia a dicha información al momento de presentar su solicitud de acceso presente en fojas 1 y 2 del expediente, en la medida que en el acápite IV de su solicitud, la apelante expuso lo siguiente:

"IV Listado y descripción de la maquinaria y equipo con la que se prestará el Servicio Esencial

- 1. *Tractor de tiro: 02 unidades equipo utilizado para remolcar las carretas de maletas – Marca TUG.*
- 2. *Carreras cerradas: 08 unidades son utilizadas para transportar maletas, correo y otros materiales entre el aeropuerto y el avión. Tienen un sistema de frenado que se activa cuando no están conectadas al tractor de tiro.*
- 3. *Escaleras: 02 equipos utilizados para que los pasajeros puedan subir y bajar del avión.*
- 4. *Faja Transportadora: 01 vehículo con faja transportadora utilizada para cargar y descargar maletas de avión.*
- 5. *Calzas: Utilizadas para evitar el movimiento del avión mientras está estacionado. Son fabricadas en madera, se colocan delante y detrás de las llantas y están conectadas por un segmento de sogá.*
- 6. *Planta eléctrica: Equipo que contiene un generador capaz de proveer energía al avión mientras éste se encuentra estacionado. Marca HOBART.*
- 7. *Planta neumática: Equipo que consiste en un motor turbina utilizado para proveer potencia de aire durante el arranque del avión.*
- 8. *Paymover: Vehículo para remolcar maquinarias y aviones. Modelo T-250."*



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

66.- Ahora bien, en lo referido al requerimiento de entrega de copia de los documentos de certificación de los equipos que van a operar en la rampa del Aeropuerto de Arequipa dentro de las Especificaciones de Operación (OPSPECS), certificación que es realizada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), se observa que de conformidad al procedimiento establecido en la RAP 111¹⁷, para obtener tal certificación resulta necesario que dicha autoridad realice una inspección técnica, in situ, de los requerimientos establecidos en la referida norma, a fin que se emita la certificación correspondiente, por lo que no cabría la solicitud de aquella, hasta que el solicitante cuente con el acceso a las facilidades esenciales correspondientes.

67.- Asimismo, respecto a este punto la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN ha señalado lo siguiente:

(...)

✓ De acuerdo a lo señalado por la RAP 111- Sub Parte B, numeral 111.35 uno de los requisitos para solicitar el Permiso de Operación por parte de la DGAC, es:

(f) Copia simple del Contrato de arrendamiento o autorización de uso del bien o inmueble que ocupa o equivalente emitido por las autoridades aeroportuarias, sea el caso de aeropuertos en concesión o aeropuertos a cargo del Estado. Estos deberán ser actualizados dependiendo de la vigencia de los referidos contratos.

✓ Por lo que se hace necesario contar con el acceso de manera previa, a fin de que la DGAC realice, in situ, una inspección técnica de dichos equipos (...) ^{m8}

68.- Siendo así, el requerimiento del referido requisito por parte de la Entidad Prestadora resulta carente de razonabilidad, por lo que en virtud de lo establecido en el artículo 18 inciso b) del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN¹⁹, podría constituirse en una barrera de acceso al apelante.

¹⁷ RAP 111, apéndice 2

"Proceso de certificación"

Son cinco las fases en el proceso de certificación de operador de servicios especializados aeroportuarios dicho proceso tendrá una duración de seis (06) meses, a partir de la fecha de la reunión de solicitud formal, posterior a esa fecha se declarará cancelada y el solicitante deberá iniciar nuevamente un nuevo proceso de certificación si lo desea, detalle de las fases:

(...)

(d) FASE 4 DE DEMOSTRACIÓN E INSPECCIÓN

(1) Es necesario que el solicitante acredite la capacidad de poder cumplir con las normas y procedimientos de operación en forma segura antes de comenzar sus operaciones de operador de servicios especializados aeroportuarios.

(2) Aunque las fases de conformidad de los documentos y demostración e inspección están tratadas independientemente, en la práctica, estas fases podrían ser efectuadas simultáneamente.

(e) FASE 5 DE CERTIFICACIÓN

Una vez que las fases anteriores hayan sido completadas satisfactoriamente, sus manuales y documentación hayan sido aprobados/aceptados y que el JPC haya emitido su respectivo informe señalando que el solicitante ha cumplido con acreditar su respectiva capacidad técnica legal y económica-financiera, este último preparará el certificado de operador de servicios especializados aeroportuarios y las especificaciones de operación para su aprobación."

¹⁸ Memorando N° 1877-14-GSF-OSITRAN del 27 de octubre de 2014.

¹⁹ Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN:

"Artículo 18.- Requisitos para el Acceso a las Facilidades Esenciales.

Las Entidades Prestadoras podrán exigir a los solicitantes del Acceso los siguientes requisitos, los cuales no deberán constituir barreras al Acceso:

(...)

b) Requisitos técnicos, de operación, administrativos, de seguridad y ambientales que deben cumplir los usuarios intermedios, y que se encuentren establecidos en las normas internas de las Entidades Prestadoras, que deberán estar en concordancia con las disposiciones aprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La Entidad Prestadora podrá incorporar en su Reglamento de Acceso estos requisitos de manera explícita, o podrá hacer referencia a las normas que los contengan.

Los requisitos no establecidos en las disposiciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben ser razonables o deben ajustarse a estándares establecidos internacionalmente. OSITRAN presumirá que tales exigencias son razonables cuando se demuestren que son prácticas comerciales ordinarias.

La Entidad Prestadora deberá acreditar la razonabilidad de toda exigencia por encima de tales estándares, la que deberá estar debidamente justificada por las circunstancias del caso concreto, y en ningún caso deben constituir barreras al Acceso(...)"



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

69.- A lo expuesto, debe agregarse que la denegatoria del acceso a TRANSBER, no se fundamentó en la falta de presentación de los requisitos solicitados por AAP a través de la Carta N° 503-2014-AAP, sino que se basa en el hecho de que no existe espacio suficiente en la plataforma para permitir el ingreso de un operador adicional y que el ingreso de un nuevo usuario intermedio generaría congestión en la plataforma, argumentos que han quedado desestimados en virtud de lo señalado en el acápite anterior.

70.- Tal como se puede apreciar, las maniobras dilatorias pueden ser de diversa índole, pudiendo ser, entre otras, prácticas que tiendan a dilatar el procedimiento de solicitud de acceso más allá del plazo legalmente establecido, o prácticas de la Entidad Prestadora que busquen exigir al solicitante de acceso mayor información a la legalmente permitida.

71.- Habida cuenta que en el presente caso la Entidad Prestadora durante la tramitación de la solicitud de acceso de TRANSBER, formuló el requerimiento de la certificación de los equipos de rampa a utilizar en el Aeropuerto de Arequipa, no obstante que para ello y de acuerdo a la norma pertinente, era necesario previamente que se obtuviera el acceso a las facilidades esenciales del aeropuerto, para la verificación in situ de los equipos, este Tribunal considera pertinente que dicha circunstancia pueda ser evaluada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, en el ámbito de su competencia, de acuerdo con el literal g) del artículo 2 y literal b) del artículo 7 del Reglamento General de Supervisión²⁰, y el Manual de Organización y Funciones del OSITRAN²¹.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN²²;

²⁰ Reglamento General de Supervisión de OSITRAN, aprobado a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011-CD/OSITRAN

"Artículo N° 2.- Definiciones

(...)

- g) Órgano Supervisor: Gerencia de OSITRAN encargada de ejecutar actividades de supervisión, para verificar el cumplimiento de una o más materias, supervisables sobre la gestión de las Entidades Prestadoras".

"Artículo N° 07.- Supervisión de Aspectos Económicos y Comerciales

Se refiere a la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los aspectos económicos y comerciales de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público.

Las actividades de supervisión de aspectos económicos y comerciales comprenden:

(...)

- b) Verificar el cumplimiento del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público y del Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora, realizando un seguimiento a la atención de solicitudes de acceso a la infraestructura, las negociaciones directas, los procesos de subastas la revisión de sus bases y proyectos de contrato respectivos;"

²¹ Manual de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2007-CD-OSITRAN y modificado por la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2009-CD-OSITRAN.

Gerencia de Supervisión

Finalidad

Es el órgano responsable de supervisar la gestión de las entidades prestadoras relacionadas a la explotación de la infraestructura de transporte de uso público verificando el cumplimiento de los estándares de servicios, el mantenimiento de la infraestructura así como las inversiones pactadas en los contratos de concesión. Asimismo supervisa el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión a excepción de las relacionadas al pago de retribución".

(...).

Funciones Generales

(...)

- 8.- Supervisa el cumplimiento de las normas y/o cargos aprobados por OSITRAN o las establecidas en los contratos de concesión".

²² Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN. Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN.

Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:

- a) Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

EXPEDIENTE N° 212-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 2

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la Decisión contenida en la Carta N° 525-2014-AAP que estableció que no resultaba atendible la solicitud de acceso presentada por TRANSBER S.A.C. para la prestación del servicio de rampa en el Aeropuerto Internacional Alberto Rodríguez Ballón de Arequipa; debiendo la empresa AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A. atender la solicitud presentada y continuar con el procedimiento de acceso establecido en el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN.

SEGUNDO.- Declarar que con la presente Resolución queda agotada la vía administrativa.

TERCERO.- NOTIFICAR a TRANSBER S.A.C. y a AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A. la presente resolución.

CUARTO.- Disponer que la Secretaría Técnica remita copia certificada de la presente Resolución a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización para los fines a que se contrae el numeral 71 de la parte considerativa.

QUINTO.- DISPONER la difusión de la presente resolución en el portal institucional (www.ositran.gob.pe).

Con la intervención de los señores vocales Ana María Granda Becerra, Rodolfo Castellanos Salazar y Roxana María Irma Barrantes Cáceres.

ANA MARÍA GRANDA BECERRA

Vicepresidenta

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
OSITRAN

- b) Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
- c) Integrar la resolución apelada;
- d) Declarar la nulidad de actuados cuando corresponda".

"Artículo 61.- De la resolución de segunda instancia

La resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, pone fin a la instancia administrativa. No cabe interposición de recurso alguno en esta vía administrativa.

Contra la resolución que dicte el Tribunal de Solución de Controversias, podrá interponerse demanda contencioso administrativa, de acuerdo con la legislación de la materia".