EXPEDIENTE Nº	:	105-2013-TSC-CCO-OSITRAN
RECURRENTE	:	SOCIETE AIRFRANCE SUCURSAL EN PERU
EMPRESA PRESTADORA	:	CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
ACTO APELADO	:	CARTA Nº GCAP.ADC.068.2013.C.

RESOLUCIÓN Nº 02

Lima, 15 de julio de 2014

El Expediente Nº 105-2013-TSC-OSITRAN referido al recurso de apelación presentado por SOCIETE AIR FRANCE SUCURSAL EN EL PERÚ (en adelante, AIR FRANCE o la apelante), contra la decisión contenida en la Carta Nº GCAP.ADC.068.2013.C., emitida por CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. (en adelante, CORPAC o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES

1.- El 05 de diciembre de 2012, AIR FRANCE inició una controversia ante el Cuerpo Colegiado del OSITRAN (en adelante, CCO), contra CORPAC solicitando lo siguiente: i) Se restablezca el descuento del 90% en la Tarifa de Servicios de Navegación Aérea en Ruta (en adelante, SNAR) de los vuelos de AIR FRANCE en la ruta París – Lima – París hasta el 04 de julio de 2013; ii) Se reembolse el importe cancelado por tales conceptos a partir del 28 de octubre de 2012; iii) Que CORPAC pague el interés comercial más alto por los montos indebidamente facturados; y iv) El pago de las costas y costos del presente proceso; argumentando lo siguiente:

i.- El 2 de noviembre de 2010, la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (en lo sucesivo, PROMPERÚ), Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) celebraron un Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional (en lo sucesivo, Convenio Marco) cuyo objeto fue contribuir al desarrollo de la actividad turística en el país, generando una mayor oferta de servicios aerocomerciales, mediante la promoción y el fomento de la operación de un mayor número de rutas y frecuencias internacionales.

ii.- En el referido convenio, CORPAC y LAP se comprometieron a ofrecer beneficios económicos relacionados con las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios, a las diferentes líneas aéreas que operen rutas nuevas y frecuencias internacionales adicionales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh).

iii.- El 9 de junio de 2011, AIR FRANCE celebró con PROMPERÚ el Convenio Nº 032-2011-PROMPERÚ-COI (en adelante, el Convenio), en el cual se estableció como obligación de AIR FRANCE, el implementar una nueva ruta internacional con destino directo Lima - París - Lima con un número de cinco frecuencias semanales. Asimismo, la frecuencia semanal de dicha ruta internacional, debía operar por lo menos tres veces por semana y durante seis meses en forma consecutiva y sin interrupciones; caso contrario AIR FRANCE asumiría el total de los costos por el servicio SNAR no facturado en virtud del beneficio otorgado.

iv.- Agrega que conforme a los términos del Convenio Marco correspondía que CORPAC emitiera opinión favorable respecto de la aerolínea beneficiaria, la cual se recibió el 28 de junio de 2011. En este sentido, el plazo de dos (2) años del régimen promocional a favor de AIR FRANCE inició el día 04 de julio de 2011.

v.- En la cláusula 4.2 del Convenio, se estipuló como obligaciones de AIR FRANCE las siguientes: a) Implementar una nueva ruta internacional con destino directo (sin escalas) Lima – París – Lima, con cinco (5) frecuencias semanales. b) La frecuencia semanal de la nueva ruta internacional deberá operar por lo menos 3 veces por semana y durante 6 meses en forma consecutiva e ininterrumpida.

vi.- Por razones de estacionalidad y de conformidad con los términos del régimen promocional del Convenio Marco, AIR FRANCE decidió reducir sus vuelos semanales de 5 a 3 en la ruta París – Lima – París a partir del 28 de octubre de 2012. Dicha medida generó que desde esta fecha, CORPAC procediera a facturar a AIR FRANCE el 100% de la tarifa de SNAR.

vii.- La apelante afirma que en el Convenio Marco se establecen 2 pautas rígidas que tendrán una vigencia de 6 meses calendario. Para el caso de AIR FRANCE, se exigía mantener por 6 meses la nueva ruta y la frecuencia de vuelos declarada al momento de solicitar el beneficio (5 vuelos semanales). Sin embargo, luego de este período de tiempo se ingresa en un período de mayor flexibilidad donde la línea aérea deberá mantener operativa la nueva ruta y con una frecuencia no menor de 3 vuelos semanales.

viii.- En opinión de AIR FRANCE, el requisito de operar en forma ininterrumpida los cinco vuelos semanales tuvo una vigencia de seis meses, que concluyeron el 04 de enero del 2012. Asimismo, considera que el régimen promocional que le beneficia por abrir la nueva ruta (Paris – Lima – Paris), se encuentra en armonía con el régimen promocional

OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO
ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification
Av. República de Panamá 3659 - San Isidro, Lima - Perú. Teléf: 440-5115 Fax: 421-4739 - www.ositran.gob.pe

del Convenio Marco, el cual le permite variar el número de sus vuelos en dicha ruta, siempre que se mantenga el mínimo de 3 vuelos semanales.

ix.- Por su parte, CORPAC invoca la existencia de una Política Tarifaria que señala disentiría del Convenio Marco, indicando además que OSITRAN no aprobó Política Tarifaria alguna de carácter general, relacionada con este caso.

x.- En cuanto al formato "Solicitud de Aplicación para Política Tarifaria para el Fomento y Promoción de Rutas y Frecuencias Internacionales Adicionales que Operen Desde/Hacia el Aeropuerto Internacional *"Jorge Chávez"* (en adelante, el AIJCh) que AIR FRANCE presentó a CORPAC el 21 de enero de 2011, en la que se estableció que implementaría cinco vuelos semanales en la ruta París-Lima-París en concordancia con la cláusula 4.2.2 del Convenio N° 032, tal formato respondió plenamente a la realidad del momento, y la reducción de la frecuencia constituye el ejercicio regular de un derecho y, como tal, no puede ser utilizado como un incumplimiento de compromisos.

xi.- A partir del 28 de octubre de 2012, CORPAC le facturó a AIR FRANCE el 100% de la tarifa SNAR, basada en la posición de LAP que sostiene que:

- ✓ *"es condición indispensable para que AF pueda mantener vigente la promoción a la que se acogió (tercer paquete) que opere en forma ininterrumpida las FIA con las que se presentó a la promoción e inició sus operaciones; es decir, las 5 frecuencias semanales en las rutas Paris-Lima y viceversa (carta LAP-GCC-859-2012-C, del 06.09.12)"* (sic); y,

- ✓ *"La Sección 3 d) de la Política Tarifaria aprobada por OSITRAN para los propósitos del Convenio Marco establece que una vez iniciadas las operaciones de la respectiva FIA la aerolínea deberá operar en forma ininterrumpida todas y cada una de las FIA motivo de la mencionada solicitud, así como un número de frecuencias internacionales semanales no menor que las FIA BASE (carta LAP-GCC-00969-2012-C)"* (sic).

xii.- AIR FRANCE considera que CORPAC está ignorando que el régimen promocional le beneficia por abrir la nueva ruta París-Lima-Paris; y que se encuentra en armonía con el Convenio Marco permitiendo que una línea aérea pueda variar el número de sus vuelos semanales en la nueva ruta, siempre que mantenga el mínimo de tres vuelos.

2.- Con fecha 15 de mayo de 2013, el CCO declaró improcedente la controversia iniciada por AIR FRANCE y encausó de oficio el referido procedimiento, calificándolo como un reclamo contra CORPAC y disponiendo que esta última, lo tramite de conformidad al Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, Reglamento de Reclamos de OSITRAN) y emita su pronunciamiento dentro del plazo legal.

3.- A través de Carta N° GCAP.ADC.068.2013.C notificada el 12 de julio de 2013, CORPAC resolvió el reclamo presentado por Air France declarándolo: i) improcedente respecto de los

importes facturados por las operaciones desarrolladas entre el 28 de octubre de 2012 al 23 de febrero de 2013; ii) infundado el reclamo en el extremo relacionado a los servicios facturados entre el 24 de febrero al 4 de julio de 2013.

Respecto de la improcedencia del reclamo contra la facturación de las operaciones que se llevaron a cabo entre el 28 de octubre de 2012 al 23 de febrero de 2013; argumenta lo siguiente:

i.- De conformidad con el numeral 3 del artículo 12 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, Reglamento de Reclamos de OSITRAN) así como el artículo 16 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de CORPAC (en adelante, Reglamento de Reclamos de CORPAC), el usuario cuenta con un plazo de sesenta (60) días hábiles contados a partir de ocurridos o de conocidos los hechos para interponer el reclamo correspondiente. En ese sentido, considerando que los hechos que motivan la petición de AIR FRANCE ocurrieron desde el 28 de octubre del 2012, esta tenía hasta el 23 de enero de 2013 para interponer el recurso correspondiente.

ii.- En este sentido, teniendo en cuenta que el reclamo fue presentado el 23 de mayo de 2013 (considerando como fecha de presentación el día en que fue notificada la resolución del CCO que dispone el encausamiento de oficio del reclamo presentado por Air France), corresponde declarar la improcedencia de lo requerido por AIR FRANCE en el extremo relacionado a la facturación efectuada hasta el día 24 de febrero de 2013.

Respecto al fondo de la pretensión, esto es, determinar si corresponde a AIR FRANCE ser beneficiaria del tercer paquete promocional según los términos y condiciones establecidos en el Convenio Marco, indica lo siguiente:

i.- AIR FRANCE presentó su solicitud explícita de operar la nueva ruta internacional con destino directo Lima – Paris – Lima y obtuvo la aceptación de CORPAC, PROMPERU y LAP el 20 de mayo, 9 de junio y el 28 de junio de 2011, respectivamente.

ii.- En la solicitud presentada por la apelante se consignó una frecuencia de 5 vuelos por semana en la referida ruta, las cuales constituyen las frecuencias adicionales con las que la apelante decidió acogerse al descuento ofrecido en el Convenio.

iii.- Sin embargo, con fecha 28 de octubre de 2012 AIR FRANCE redujo el número de frecuencias semanales de 5 a 3, por lo que de conformidad con el literal a) del punto 3 de la Política Tarifaria de CORPAC, esta perdió automáticamente los beneficios otorgados en virtud del Convenio.

iv.- La interpretación que realiza AIR FRANCE en el sentido que únicamente se encontraba obligada a mantener el número de frecuencias por 6 meses y que luego de dicho

período, se le concedía una flexibilidad a la línea aérea para adecuarse a las circunstancias comerciales dentro de ciertos límites; no obedece a ningún criterio interpretativo, pues de lo establecido en la Política Tarifaria se desprende que los fines del Convenio son los de promoción de nuevas frecuencias internacionales.

4.- Con fecha 5 de agosto de 2013, AIR FRANCE presentó su recurso de apelación reiterando los argumentos expuestos en su escrito de reclamo y añadiendo lo siguiente:

i.- Declarar la improcedencia del reclamo relacionado con la facturación emitida sobre las operaciones realizadas entre el 28 de octubre de 2012 al 23 de febrero de 2013 carece de sentido ya que no es verdad que su representada no haya presentado el reclamo de manera oportuna.

ii.- Considerar como fecha de presentación del reclamo, el día en el que la resolución del CCO encausa de oficio la controversia presentada, carece de sentido y viola lo dispuesto por el artículo 82.1 de la Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG)[1].

iii.- Se debe tener en cuenta que el encausamiento realizado por el CCO no hace más que confirmar que el proceso se inició de manera oportuna; sin embargo el reclamo se presentó ante una entidad que no era competente para ello.

iv.- CORPAC no puede alegar el desconocimiento del reclamo presentado en la medida que, conforme consta de los medios probatorios que obran en el expediente, con fecha 8 de noviembre de 2012 se le remitió una comunicación manifestando la disconformidad con el servicio facturado.

v.- Sostener que su representada no habría presentado el reclamo dentro del plazo de 60 días, implica desconocer el principio de impulso del procedimiento administrativo que figura en el numeral 1.3 del artículo IV de la LPAG[2], en la medida que se trata de un proceso que se inició oportunamente, y fue el CCO quien decidió encausarlo y dispuso que se tramite como reclamo.

[1] Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. LPAG

"Artículo 82.- Declinación de competencia
82.1 El órgano administrativo que se estime incompetente para la tramitación o resolución de un asunto remite directamente las actuaciones al órgano que considere competente, con conocimiento del administrado."

[2] Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. LPAG

"Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo
1.3. Principio de impulso de oficio.- Las autoridades deben dirigir e impulsar de oficio el procedimiento y ordenar la realización o práctica de los actos que resulten convenientes para el esclarecimiento y resolución de las cuestiones necesarias."

vi.- La presente controversia se originó por la forma como la Entidad Prestadora pretende aplicar los términos del descuento promocional que ésta asumió voluntariamente en favor de las aerolíneas que abrieran nuevas rutas.

vii.- Air France cumplió con lo señalado en el numeral 2.2 del Convenio Marco que define la Frecuencia Internacional Adicional (FIA) de la siguiente manera:

> *"Significará toda nueva frecuencia internacional dentro de cualquiera de las rutas existentes – existentes o por crearse que: i) tenga como lugar de destino el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la ciudad de Lima, Perú y ii) que sea operada efectivamente – en forma consecutiva e ininterrumpida – por un período no menor de 6 meses. Para calificar como FIA, esta deberá implicar un incremento respecto al número de frecuencias internacionales semanales base. (...)".*

viii.- Adicionalmente el numeral 2.2 del Convenio Marco dispone lo siguiente:

> *"Los beneficios de cada uno de los paquetes promocionales serán aplicables – única y exclusivamente – al vuelo de la Frecuencia Internacional Adicional y por el tiempo que la misma esté operativa hasta el plazo máximo establecido (...)".*

ix.- La resolución materia de impugnación refiere que *"la FISB será el mayor número de Frecuencia Internacionales Semanales de la respectiva aerolínea (incluyendo todos destinos desde los que/hacia los cuales vuele desde/hacia el AIJCH) dentro de un período de cincuenta y dos (52) semanas previas a la solicitud presentada por dicha aerolínea, a fin de acogerse a cualquiera de los Paquetes Promocionales sic (...)".*

x.- Dado lo expuesto, en el presente caso la FISB era cero (0) en la medida que AIR FRANCE no volaba hacia Lima desde 1994; en consecuencia, ha quedado acreditado que su representada cumplió con los requisitos previstos por el Convenio para acceder a los beneficios.

xi.- Asimismo la Entidad Prestadora señala que, como condición de vigencia de la promoción respectiva es importante resaltar lo establecido en el punto 3 literal d) de la Política Tarifaria cuyo texto establece que *"(...) una vez iniciadas las operaciones de la respectiva Frecuencia Internacional Adicional, la aerolínea deberá operar en forma ininterrumpida i) todas y cada una de las Frecuencias Internacionales Adicionales motivo de la mencionada solicitud, así como ii) un número de Frecuencias Internacionales Semanales no menor que las Frecuencias Internacionales Semanales Base."*

xii.- En este sentido, de acuerdo a la propia interpretación de la Entidad Prestadora, AIR FRANCE también habría cumplido con tal requisito en la medida que las FISB previa a la solicitud presentada ante CORPAC era cero (0).

xiii.- CORPAC confunde el concepto de Frecuencia Internacional (que alude como ruta), con el concepto de Frecuencia Internacional Semanal (que alude al número de vuelos semanales de dicha ruta). En efecto, en tanto su representada cumpla con mantener

vuelos en la ruta Paris – Lima y viceversa, estará cumpliendo la exigencia de operar en forma ininterrumpida todas y cada una de las FIA de su solicitud.

xiv.- Por lo expuesto, afirma que AIR FRANCE operó un número de frecuencias internacionales semanales no menor al número de FISB; por lo que corresponde que goce los beneficios del Tercer Paquete Promocional del Convenio Marco.

5.- El 29 de agosto de 2013, CORPAC elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la correspondiente absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en la resolución y añadiendo lo siguiente:

i.- El Reglamento de Reclamos de OSITRAN, señala que toda Entidad Prestadora deberá contar con un Reglamento de Atención de Reclamos el que no deberá contradecir las disposiciones del primero. Estos deberán contener, entre otros, los requisitos para la presentación de los reclamos y el plazo en que los usuarios pueden interponer el reclamo, el cual es de (60) días contados a partir que ocurran los hechos que dan lugar al reclamo o que estos sean conocidos.

ii.- Una vez formalizado el reclamo de AIR FRANCE mediante el encausamiento de oficio que hiciera el CCO, recién se dio inicio al procedimiento de reclamo pertinente para su atención. Dado lo expuesto y de conformidad con el Reglamento de Reclamos de CORPAC y de OSITRAN, se reconoció como objeto de reclamo aquellos importes facturados entre el período del 24 de febrero y 4 de julio de 2013 en la medida que para los períodos anteriores, el plazo para interponer el reclamo correspondiente había culminado.

iii.- Respecto a la carta de fecha 8 de noviembre de 2012, mediante la cual AIR FRANCE manifestó su disconformidad por las facturas emitidas por el servicio de SNAR correspondiente a los vuelos AF480 del 28 de octubre de 2012 y AF483 del día 29 de octubre de 2012, afirma que aquella fue atendida mediante carta GG.1119.2012/18.C, en la cual se indicó que habiendo comunicado LAP a AIR FRANCE la pérdida de los beneficios relacionados con el Convenio[3] y teniendo en cuenta lo señalado en la Política Tarifaria, CORPAC se encontraba obligada a facturarle el 100% de la tarifa por el servicio antes mencionado.

iv.- El Convenio y la Política Tarifaria definen como Frecuencia Internacional Adicional aquella ruta existente o por crearse que: i) tenga como lugar de origen/destino lima, y ii) sea operada efectivamente – en forma consecutiva e ininterrumpida- por un período no menor de seis (6) meses. Indica asimismo que para calificar como tal, esta deberá implicar un incremento respecto del número de Frecuencias Internacionales Semanales Base de la respectiva aerolínea en período de cincuenta y dos (52) semanas previas a la solicitud presentada.

[3] Comunicación realizada mediante mediante Nº LAP-GCC-859-2012-C del 06 se setiembre de 2012

v.- Agrega que tanto en el Convenio como en su adenda, se estipuló que las líneas aéreas beneficiadas mantendrían los beneficios del paquete al que se acogieron, siempre y cuando conserven, en todo momento, las condiciones previstas en el anexo 4 del convenio.

vi.- Indica que la sección 1, literal b) de la Política Tarifaria establece que toda FIA se computará automáticamente como parte de las FIBS a partir de la presentación a CORPAC de la solicitud de acogimiento a la promoción.

vii.- Asimismo, la Política Tarifaria estableció en la sección 3, literal d) que:

> *"Para acceder a cualquiera de los Paquetes Promocionales, la aerolínea debe acreditar contar con al menos una Frecuencia Internacional Adicional, la misma que será la receptora del beneficio del respectivo Paquete Promocional. Como condición de vigencia de la promoción respectiva, una vez aprobada la solicitud presentada por la aerolínea en los términos referidos en el segundo párrafo literal a) precedente y una vez iniciadas las operaciones de la respectiva Frecuencia Internacional Adicional, la aerolínea deberá operar en forma ininterrumpida i) todas y cada una de las Frecuencias Internacionales Adicionales motivo de la mencionada solicitud, así como ii) un número de Frecuencias Internacionales Semanales no menor a las Frecuencias Internacionales Semanales Base."*

viii.- En aplicación de lo expuesto, para que AIR FRANCE pueda mantener vigente la promoción a la que se acogió, debió operar de forma ininterrumpida las frecuencias adicionales con las que presentó su solicitud de acogimiento a la promoción e inició sus operaciones; es decir, las 5 frecuencias semanales en la ruta Paris – Lima y viceversa.

ix.- Dado lo expuesto, al haber reducido a tres (3) sus Frecuencias Semanales, no cumplía con las condiciones de vigencia antes descritas, por lo que es incuestionable que perdía la promoción otorgada.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

6.- Son cuestiones en discusión:

i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto por AIR FRANCE.

ii.- Determinar si es improcedente por extemporáneo, el reclamo presentado por AIR FRANCE sobre las facturas emitidas con anterioridad al 23 de febrero de 22013.

iii.- Determinar si corresponde que AIR FRANCE conserve el beneficio tarifario adquirido en virtud del Convenio N° 032-2011-PROMPERU-COI.

iv.- Determinar, de ser el caso, si es procedente el pago del interés comercial más alto por los montos indebidamente facturados.

v.- Determinar si es procedente el pago de costas y costos del procedimiento.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

III.1.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

7.- De la revisión del expediente administrativo, se puede establecer que la materia del presente procedimiento versa sobre el cuestionamiento por parte de AIR FRANCE respecto al cobro realizado por CORPAC por el servicio de SNAR. Al respecto, el artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN), establece que el procedimiento de solución de reclamos de usuarios ante las entidades prestadoras, comprende entre otros, los reclamos sobre la facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura[4]. Dicho supuesto también se encuentra recogido en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC[5] (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de CORPAC); por lo que en concordancia con el artículo 10 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN[6], el TSC es competente para conocer el recurso de apelación en cuestión.

8.- De conformidad con el artículo 36 del Reglamento de Reclamos de CORPAC[7], concordante con el artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del

---

[4] Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, aprobado y modificado mediante las Resoluciones Nº 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

Artículo 33.-

(...) Los reclamos que versen sobre:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de la infraestructura. En estos casos, la prueba sobre la prestación efectiva del servicio corresponde a la entidad prestadora".

[5] Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de CORPAC. Aprobado por la Resolución Nº 065-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 3: Materia de Reclamos

Los reclamos que son materia del presente reglamento se detallan a continuación:

a) La facturación y el cobro de los servicios por uso de infraestructura. En estos casos, la preuba de la prestación efectiva del servicio corresponde a CORPAC S.A."

[6] Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias

"Artículo 10.- El Tribunal de Solución de Controversias

El Tribunal de Solución de Controversias, en virtud de un recurso de apelación, declara su admisión y revisa en segunda y última instancia los actos impugnables emitidos por las Entidades Prestadoras y por los Cuerpos Colegiados.

Asimismo es competente para resolver las quejas que se presenten durante los procedimientos de primera instancia. Su resolución pone fin a la instancia administrativa y puede constituir precedente de observancia obligatoria cuando la propia resolución así lo disponga expresamente conforme a ley".

[7] Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de CORPAC. Aprobado por la Resolución Nº 065-2011-CD-OSITRAN.

"38 Recurso de Apelación
El Tribunal de Solución de Controversias de OSITRAN es el órgano competente para atender los recursos de apelación que se presenten.

OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos de OSITRAN)[8], el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.

9.- Por su parte, el artículo 28 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN dispone que los plazos se computan conforme a lo dispuesto en el artículo 133[9] de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante LPAG), el cual dispone que el plazo expresado en días es contado a partir del día hábil siguiente de aquel en que se practique la notificación o la publicación del acto.

10.- En la misma línea, el numeral 1 del artículo 134 de la LPAG dispone que 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[10]. 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.

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

i.- La resolución materia de impugnación fue notificada a AIR FRANCE el 12 de julio de 2013.

ii.- De acuerdo con las normas citadas, el plazo máximo para que AIR FRANCE interponga su recurso de apelación venció el 6 de agosto de 2013.

iii.- AIR FRANCE presentó su recurso administrativo el 5 de agosto de 2013, evidenciándose que lo interpuso en el plazo exigido normativamente.

El plazo para la interposición del recurso de apelación es de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido o de aplicado el silencio administrativo positivo (...)"

[8] Aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 59. Interposición y Admisibilidad del Recurso de Apelación
El plazo para la interposición del recurso es de quince (15) días contados a partir de la notificación del acto recurrido o de aplicado el silencio administrativo".

[9] LPAG

"Artículo 133.- Inicio de cómputo

133.1 El plazo expresado en días es contado a partir del día hábil siguiente de aquel en que se practique la notificación o la publicación del acto, salvo que éste señale una fecha posterior, o que sea necesario efectuar publicaciones sucesivas, en cuyo caso el cómputo es iniciado a partir de la última.

133.2 El plazo expresado en meses o años es contado a partir de la notificación o de la publicación del respectivo acto, salvo que éste disponga fecha posterior".

[10] LPAG

"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.
(...)"

12.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 209 de la LPAG[11], al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la procedencia del cobro por un servicio prestado por CORPAC.

13.- 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 DEL RECURSO DE APELACIÓN

Respecto de la improcedencia del reclamo relacionado con las facturas emitidas entre el 28 de octubre de 2012 y 23 de febrero de 2013

14.- Sobre el particular CORPAC afirma que conforme con lo dispuesto por el artículo 16 de su Reglamento de Reclamos, así como el numeral 3 del artículo 12 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo con el que cuentan los usuarios para interponer el reclamo respectivo es de sesenta (60) días hábiles contados a partir de ocurridos o de conocidos los hechos que dieron lugar al reclamo. Teniendo en cuenta que los hechos materia del presente proceso datan desde el 31 de octubre de 2012, sostiene que AIR FRANCE tenía hasta el 25 de enero del 2013 para presentar su reclamo.

15.- La Entidad Prestadora considera como fecha de presentación del reclamo el día en el que le fue notificada la resolución N° 003 emitida en el expediente N° 002-2012-CCO-OSITRAN, a través de la cual el CCO declaró improcedente la controversia iniciada por la apelante y dispuso su encausamiento de oficio a fin que se tramite como un reclamo por facturación, de conformidad con el Reglamento de Reclamos de OSITRAN.

16.- Sobre el particular, el inciso 3 del artículo 75 de la LPAG, señala lo siguiente:

> *"Artículo 75.- Deberes de las autoridades en los procedimientos*
>
> *Son deberes de las autoridades respecto del procedimiento administrativo y de sus partícipes, los siguientes:*
>
> *(...)*
>
> *3.- **Encausar de oficio el procedimiento**, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos".*

[11] Ley N° 27444

> *"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".*

17.- Además, el artículo 80 de la LPAG prescribe que las autoridades administrativas deben, de oficio, asegurar su competencia en el proceso que se ventila ante sus dependencias[12]; ello implica que no podrán pronunciarse sobre el fondo de la pretensión cuando detecten que no son competentes para ello.

18.- Asimismo, los artículos 81 y 82 del mismo cuerpo normativo disponen lo siguiente:

> *"Artículo 81.- Conflictos de competencia*
>
> *81.1* ***La incompetencia puede ser declarada de oficio, una vez apreciada conforme al artículo anterior o a instancia de los administrados, por el órgano que conoce del asunto*** *o por el superior jerárquico (...)"*
>
> *"Artículo 82.- Declinación de competencia*
>
> *82.1 El órgano administrativo que se estime incompetente para la tramitación o resolución de un asunto* ***remite directamente las actuaciones al órgano que considere competente****, con conocimiento del administrado".*
> [Lo resaltado es agregado]

19.- De lo expuesto, la LPAG dispone que en el supuesto en que se detecte que un proceso se viene ventilando ante una entidad administrativa incompetente, dicha falta de competencia puede ser declarada de oficio por la misma autoridad en el momento en que se advierta.

20.- Asimismo y en virtud de lo dispuesto por el artículo 87 de la LPAG[13], una vez que sea declarada su incompetencia, el órgano que resulte competente para conocer el asunto continuará el trámite del proceso según su estado, conservando todo lo actuado hasta dicha fecha.

21.- En ese orden de ideas, se puede afirmar que cuando el administrado presenta alguna solicitud ante un órgano incompetente de la Administración Pública, este tiene la obligación de reconducirlo. En ese sentido, la carga no está del lado del administrado, quien cumplió con presentar su solicitud, sino que el deber es de la Entidad Administrativa.

22.- Como se observa, forma parte de las obligaciones de toda Entidad Administrativa el encausar los procedimientos cuando se advierta errores u omisión de los administrados, procurando la eficacia de las actuaciones ya realizadas y el respeto de los derechos de los administrados. En este sentido, si bien la apelante inició el trámite como una controversia, dicho error fue

---

[12] LPAG

"Artículo 80.- Control de competencia

Recibida la solicitud o la disposición de autoridad superior, según el caso, para iniciar un procedimiento, las autoridades de oficio deben asegurarse de su propia competencia para proseguir con el normal desarrollo del procedimiento, siguiendo los criterios aplicables al caso de la materia, el territorio, el tiempo, el grado o la cuantía."

[13] LPAG

"Artículo 87.- Continuación del procedimiento
Luego de resuelto el conflicto de competencia, el órgano que resulte competente para conocer el asunto continúa el procedimiento según su estado y conserva todo lo actuado, salvo aquello que no sea jurídicamente posible."

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

subsanado por el CCO al momento de encausar el referido proceso y ordenar que se tramite como reclamo de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento de Reclamos de OSITRAN.

23.- Por lo tanto, cuando un procedimiento es reconducido, debe considerarse como fecha de inicio del procedimiento aquella en que éste se inició ante el órgano no competente y no la fecha en que éste remitió los actuados al órgano o dependencia que resulta competente, el cual contará además, íntegramente, con el plazo legal correspondiente para resolver.

24.- Teniendo en cuenta lo expuesto, al momento en que CORPAC emitió su resolución respecto al reclamo de AIR FRANCE, debió considerar que la fecha de inicio del procedimiento de reclamo a aquella en que presentó su solicitud ante el CCO. La demora de este órgano en encausar la solicitud de AIR FRANCE no debe afectar al administrado, en este caso, el usuario.

25.- Por lo expuesto, no es correcto considerar como fecha de presentación del reclamo de AIR FRANCE la fecha de notificación de la resolución del CCO, sino el 5 de diciembre de 2012 fecha en la que se inició la controversia. En consecuencia, no corresponde declarar la improcedencia del reclamo presentado respecto de la facturación efectuada sobre los servicios prestados hasta el 23 de febrero de 2013.

Con relación a la pérdida del beneficio tarifario

26.- En primer lugar se debe analizar el objeto del Convenio Marco, el cual es definido de la siguiente forma:

> *"Cláusula Tercera: Objeto*
>
> *Por medio del Presente Convenio CORPAC, PROMPERU y LAP sientan las bases de cooperación interinstitucional a fin de contribuir, en el marco de sus competencias, al desarrollo de la actividad turística en nuestro país generando una mayor oferta de servicios aerocomerciales, mediante la promoción y el fomento de la operación de un mayor número de rutas y frecuencias internacionales por parte de las líneas aéreas que se acojan a los beneficios del presente CONVENIO.*
>
> *A tal efecto, LAP y CORPAC se comprometen a hacer los esfuerzos necesarios a fin de ofrecer paquetes promocionales a las líneas aéreas, a través de descuentos en la aplicación de las tarifas de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue y de los servicios de aeronavegación, respectivamente.*
>
> *Por su parte, PROMPERU se compromete a promocionar el destino Perú en el extranjero a través de sus diversas modalidades de promoción. Ello se realizará conforme a los términos establecidos en el presente documento, en sus anexos y de acuerdo a los lineamientos de política y estrategia de PROMPERU.*
>
> *Es ese sentido, las Partes declaran que las líneas aéreas que deseen acogerse y ser beneficiarias de las ventajas ofrecidas en el presente CONVENIO, deberán cumplir con todas y cada una de las condiciones y requisitos detallados en el Anexo 4 de este CONVENIO."*

27.- Adicionalmente, la cláusula quinta del referido convenio dispone lo siguiente:

> *Cláusula QUINTA.- COMPROMISOS DE LAP, CORPAC Y PROMPERU*

"Las Partes acuerdan que durante el plazo de vigencia del presente CONVENIO se ofrecerán beneficios económicos con relación a las tarifas aplicables a los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue a cargo de LAP y los servicios de SNAR a cargo de CORPAC, a las diferentes líneas aéreas que operen Frecuencias Internacionales Adicionales hacia el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la ciudad de lima (Perú). Ello se realizará conforme a las condiciones previstas en este CONVENIO, durante el período mínimo establecido para dichos beneficios, según lo previsto en el Anexo 4°.

Adicionalmente PROMPERU se compromete a invertir – según lo establecido en el Anexo N° 4 (Tercer Paquete) – para promover al Perú como destino de manera directa a través de alianzas estratégicas en el mercado correspondiente (u otros mecanismos de promoción que pueda emplear la institución). Para tal efecto, ***PROMPERU suscribirá con la(s) aerolínea(s) el Convenio Específico correspondiente donde se consignarán las acciones a desarrollar y las obligaciones específicas (técnicas, económicas, logísticas u otras que puedan corresponder)*** *(...)".*

[Lo resaltado es agregado]

28.- Es importante resaltar que los beneficios económicos derivados de la aplicación del Convenio se concretan con los paquetes promocionales que son ofrecidos por LAP y CORPAC a las líneas aéreas, a través de descuentos aplicados en las tarifas de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue y de los servicios de aeronavegación (SNAR). Dichos beneficios son otorgados a las líneas aéreas que operen una o más Frecuencia Internacional Adicional (FIA) hacia el AIJCh.

29.- En este sentido se observa que las partes firmantes del Convenio Marco, a fin de promover el turismo a través del fomento de la operación de más rutas internacionales, otorgaron la potestad a PROMPERU de firmar los convenios específicos con cada aerolínea que desee adquirir los beneficios tarifarios dispuestos en dicho convenio, siendo en estos últimos donde se establecerían las obligaciones específicas para cada aerolínea.

30.- En el Convenio Marco se estipuló que las aerolíneas conservarían los beneficios del paquete a que se acogieron, siempre y cuando mantengan en todo momento las condiciones previstas en el anexo N° 4. Dichas condiciones son las siguientes: a) Debe existir al menos una FIA; b) Para obtener la promoción de nuevo destino el vuelo debe operar por lo menos tres veces por semana; c) La nueva frecuencia deberá volar por lo menos seis meses en forma consecutiva e ininterrumpida. De no ser así, la aerolínea estaría obligada a asumir el total de los costos que corresponden a las operaciones como si nunca hubiese existido tal promoción.

31.- En otro sentido y de manera posterior a la firma del referido convenio con PROMPERU y LAP, CORPAC elabora su Política Tarifaria donde se fijan y regulan los beneficios económicos que se comprometió otorgar al momento de firmar el Convenio Marco.

32.- Es pertinente tener en cuenta lo estabiecido por el TSC respecto a la naturaleza del Tarifario y demás condiciones tarifarias y operativas que emiten las entidades prestadoras que regulan la prestación de sus servicios. Así este colegiado ha señalado:

"29. *(...) la Entidad Prestadora tiene la obligación de publicar este tarifario (además de otros reglamentos y directivas), dada la existencia de asimetrías de información entre el administrador del puerto y los usuarios (intermedios y finales), la cual constituye una falla de mercado que, por cuestiones de bienestar social y eficiencia económica, intenta ser combatida con la transparencia de las condiciones que regirán las relaciones comerciales entre estos, minimizando los costos de información para la parte que se presume menos informada, es decir, para los usuarios, lo cual les permitirá tomar, de manera responsable, decisiones informadas con relación a las operaciones y servicios que deseen contratar y/o utilizar con la entidad prestadora.*

30.- *Por tanto, las partes que contratan utilizando cláusulas generales de contratación se encuentran obligadas a cumplir con dichas disposiciones, las que no pueden ser modificadas unilateralmente por ninguna de las partes.*

31.- *Dentro de este contexto, las reglas del tarifario de ENAPU, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 1392 del Código Civil, constituyen cláusulas generales de contratación, que de ser aceptadas por el usuario, serán las condiciones contractuales que regirán su relación con la entidad prestadora respecto de los servicios que se brinden. Estas condiciones serán aquéllas que estuvieron vigentes al momento de perfeccionarse el contrato, vale decir al momento de la aceptación. La finalidad de este tipo de mecanismos contractuales es disminuir los costos de transacción para arribar a un contrato".*

33.- En ese sentido, siguiendo el criterio ya establecido por el TSC[14] y lo establecido en el artículo 1392 del Código Civil[15], el tarifario y la política tarifaria de las Entidades Prestadoras constituyen cláusulas generales de contratación puesto que son las condiciones que preestablece una de las partes, en este caso CORPAC, de manera general y abstracta, y que van dirigidas a regular sus relaciones contractuales futuras con sus usuarios.

34.- Atendiendo a lo expuesto, las estipulaciones de la Política Tarifaria, deben considerarse e interpretarse teniendo en cuenta las disposiciones del Código Civil que regulan este tipo de relaciones contractuales, como el artículo 1401 que dispone lo siguiente:

"Artículo 1401.- Interpretación Contra el Estipulante

"Las estipulaciones insertas en las cláusulas generales de contratación o en formularios redactados por una de las partes, se interpretan en caso de duda, a favor de la otra".

35.- Por consiguiente, en el supuesto de que se presenten más de una interpretación posible, se debe elegir a aquella que favorece a quien no elaboró dichas cláusulas generales de contratación, en el presente caso, nos referimos a la Política Tarifaria de CORPAC. Adicionalmente a ello, lo establecido en la Política Tarifaria debe interpretarse en concordancia con el Convenio Marco, puesto que la primera pretendía desarrollar lo establecido en este último.

[14] Expediente Nº 015-2009-TSC-OSITRAN, 047 y 048-2009-TSC-OSITRAN y 028-2010-TSC-OSITRAN.

[15] Código Civil

"Artículo 1392.- Cláusulas generales de contratación

Las cláusulas generales de contratación son aquéllas redactadas previa y unilateralmente por una persona o entidad, en forma general y abstracta, con el objeto de fijar el contenido normativo de una serie indefinida de futuros contratos particulares, con elementos propios de ellos".

36.- En el presente caso resulta importante precisar la definición de FIBS que figura en el Convenio Marco, lo cual difiere de aquella que fuera consignada por CORPAC dentro de su Política Tarifaria. Al respecto, la segunda cláusula del Convenio Marco establece la siguiente definición:

> *"(...)*
> *Frecuencia Internacional Adicional: Significará toda nueva frecuencia internacional dentro de cualquiera de las rutas – existentes o por crearse – que: i) tengan como lugar de destino el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la ciudad de Lima – Perú y ii) que sea operada efectivamente – en forma consecutiva e ininterrumpida – por un período no menor de 6 meses. Para calificar como Frecuencia Adicional, ésta deberá implicar un incremento respecto del número de frecuencias internacionales semanales base. A estos efectos, se considerará como número de frecuencias internacionales semanales base, el mayor número de frecuencias internacionales de la respectiva aerolínea dentro de un período de 52 semanas (un año) previas a la solicitud presentada por la aerolínea a fin de acogerse a la promoción prevista en el presente CONVENIO. (...)"*

37.- Por otro lado CORPAC, en su Política Tarifaria en el punto 1, literal b) la define de la siguiente manera:

> *"b) Frecuencias Internacionales Semanales Base: Significará el mayor número de frecuencias internacionales semanales de la respectiva aerolínea (incluyendo todos los destinos desde los que / hacia los cuales vuele desde / hacia el AIJCh) dentro de un periodo de cincuenta y dos (52) semanas previas a la solicitud presentada por dicha aerolínea de acogerse a cualquiera de los Paquetes Promocionales. Sin perjuicio de ello, para efectos de la presente Política Tarifaria, toda Frecuencia Internacional Adicional se computará automáticamente como parte de las Frecuencias Internacionales Semanales Base a partir de la presentación a CORPAC de la solicitud a la que se hace referencia en el literal a) del numeral 3 del presente documento (siendo irrelevante para dicho cómputo el inicio de operaciones de dicha Frecuencia Internacional Adicional, o cualquier otro factor)."*
>
> *[Lo subrayado es agregado]*

38.- Asimismo, el numeral 3 literal d) de la referida Política Tarifaria dispone lo siguiente:

> *"(...) Como condición de vigencia de la promoción respectiva, una vez aprobada la solicitud presentada por la aerolínea en los términos referidos en el segundo párrafo del literal a) precedente y una vez iniciadas las operaciones de la respectiva Frecuencia Internacional Adicional, la aerolínea deberá operar de forma ininterrumpida (i) todas y cada una de las Frecuencias Internacionales Adicionales motivo de la mencionada solicitud, así como (ii) un número de frecuencias internacionales no menor que las Frecuencias Internacionales Semanales Base."*

39.- Por su parte, en la cláusula 4.2 del Convenio N° 032-2011-PROMPERU-COI, firmado entre PROMPERU y AIR FRANCE, se establecen las obligaciones de la apelante a fin de conservar los beneficios otorgados correspondientes al tercer paquete[16], el cual coincide con el descrito en el Anexo 4 del Convenio Marco. Sobre el particular, el referido numeral dispone lo siguiente:

---

[16] Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional entre Lima Airport Partners S.R.L., Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo y Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial.

ANEXO 4
(...) Tercer Paquete: Aplicable para la línea aérea que opere frecuencias internacionales adicionales que representen una nueva ruta internacional con destino directo (sin escalas) hacia Lima y el mismo se origine en Norte América, Europa o Asia.
(...)
CORPAC: 24 meses del servicio SNAR a 10% de la tarifa vigente [90% de descuento]. (...)"

"4.2.2. Implementar una nueva ruta internacional con destino directo (sin escalas) Paris – Lima – Paris, con cinco (5) frecuencias semanales, la cual iniciará operaciones aproximadamente a partir del 21 de junio de 2011."

"4.2.3. La frecuencia semanal de la nueva ruta internacional deberá operar por lo menos 3 veces por semana y durante 6 meses en forma consecutiva e ininterrumpida. De no ser el caso, LA EMPRESA estará obligada a asumir el total de costos de: i) tarifa de aterrizaje y despegue; ii) servicio SNAR que correspondan a las operaciones realizadas como si no se hubiese beneficiado de la promoción materia del presente Convenio."

40.- De lo anterior con relación al FIBS se puede llegar a las siguientes conclusiones:

i.- Por un lado, el Convenio Marco a fin de calcular el FIBS toma como referencia el promedio de frecuencia de los vuelos 52 semanas de manera previa a la presentación de la solicitud.

ii.- Por el otro lado, en la Política Tarifaria de CORPAC se estipula que una vez que las aerolíneas presenten su solicitud de acogimiento a los beneficios establecidos en el Convenio Marco, los vuelos y sus frecuencias sobre las cual se solicita la aplicación de dichos beneficios, formarán parte de la FIBS al margen que estas nuevas frecuencias empiecen a operar o no (punto 1 del literal b citado anteriormente).

41.- En el presente caso, en el Convenio Específico N° 032-2011-PROMPERU-COI, AIR FRANCE se comprometió a implementar una nueva ruta internacional con destino directo (sin escalas) Paris – Lima – Paris, con 5 frecuencias semanales. Asimismo, dentro de sus obligaciones se estipula que la frecuencia semanal de la nueva ruta internacional deberá operar por lo menos 3 veces por semana durante 6 meses en forma consecutiva e ininterrumpida.

42.- Como se advierte, la Frecuencia Internacional Adicional (FIA) que AIR FRANCE se comprometió a implementar, era la nueva ruta Lima-Paris-Lima, sin escala, la que no operaba desde 1994. Ello implica que la FIBS, al momento en que se presentó la solicitud de los beneficios promovidos por el Convenio Marco, era de cero (0), tomando como referencia que AIR FRANCE no había realizado vuelos en las 52 semanas previas a la presentación de su solicitud.

43.- Al respecto, al existir disposiciones sucesivas en el tiempo, entiéndase el Convenio Marco y la Política Tarifaria de CORPAC, estas deben leerse e interpretarse de manera sistemática, en la medida que una es el desarrollo de aquello que se estipuló en el otro. En este sentido, la interpretación de las disposiciones presentes en ambos casos debe leerse de manera conjunta.

44.- Dicho esto, se tiene que de acuerdo con la lectura de la Política Tarifaria las interpretaciones posibles son que:

i.- A partir de lo definido en la Política Tarifaria, es que la nueva FIBS de AIR FRANCE sería de 5 vuelos semanales, por el solo hecho de haber presentado su solicitud de acogimiento a los beneficios estipulados en el Convenio Marco (punto 1 literal b) citado anteriormente.. Por consiguiente en el supuesto que AIR FRANCE realice alguna modificación del número de FIBS, esta perdería de manera automática los beneficios otorgados en aplicación del

punto 3 literal d) de su Política Tarifaria según la cual AIRFRANCE debía operar de forma ininterrumpida además de todas y cada una de las FIA motivo de su solicitud, un número de frecuencias internacionales semanales no menor que las FIBS, es decir según CORPAC no podía disminuir las 5 frecuencias semanales durante toda la vigencia del convenio (interpretación de CORPAC).

ii.- O haciendo una lectura concordada con la Política Tarifaria y el Convenio Marco, después de cumplir con los vuelos de su FIA durante los primeros seis meses (5 vuelos semanales), su obligación era solo mantener el mínimo de vuelos requeridos en el Convenio, es decir, 3 vuelos semanales (interpretación de AIR FRANCE).

45.- Sobre el particular, El TSC considera que la disposición adicional que figura en la Política Tarifaria y que no forma parte ni del Convenio Marco ni del Convenio firmado entre AIR FRANCE y PROMPERU, obliga a las líneas aéreas a preservar el número de vuelos que manifestaron en su solicitud de acogimiento a los beneficios promovidos por PROMPERU, limitando la libertad que tienen de adecuar su número de vuelos conforme al nivel de demanda de dicha nueva FIA.

46.- En este caso, CORPAC agregó una precisión que no estaba ni se desprende del Convenio Marco. Es decir, las estipulaciones adicionales contenidas en la Política Tarifaria antes descritas resultan de una interpretación unilateral que realiza la Entidad Prestadora respecto de las condiciones aceptadas en el Convenio Marco y firmadas entre CORPAC, LAP y PROMPERU, estipulaciones adicionales que si bien pretenden desarrollar aquellas establecidas en dicho convenio, en los hechos desnaturalizan el mismo y modifican de forma unilateral obligaciones provenientes del acuerdo entre las partes.

47.- Siguiendo lo antes expuesto, en el presente caso la FIA es la nueva ruta Lima – Paris – Lima, la cual AIR FRANCE cumplió con mantener en el período de vigencia de los beneficios solicitados. Asimismo se observa que, tanto el Convenio Marco como el Convenio N° 032-2011-PROMPERU-COI, el número de vuelos mínimos requeridos para esta nueva FIA es de 3 veces a la semana, por lo que la reducción de 5 a 3 vuelos por semana, no implica salirse de los límites que establece el Convenio Marco para conservar los beneficios otorgados.

48.- En consecuencia, al haber mantenido los requisitos establecidos en el Convenio Marco y el Convenio N° 032-2011-PROMPERU-COI, corresponde que se apliquen los beneficios adquiridos en virtud de los referidos convenios a favor de AIR FRANCE. Por lo expuesto, la Entidad Prestadora deberá devolver el monto indebidamente facturado, por los servicios de SNAR desde el 28 de octubre de 2012 al 4 de julio de 2013, más los intereses legales correspondientes de conformidad con las disposiciones establecidas en el Código Civil.

Respecto del pago de costas y costos

49.- En otro punto, parte de la pretensión de AIR FRANCE es que CORPAC asuma los costos y costas del presente proceso.

50.- Al respecto el artículo 31 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, estipula lo siguiente:

> *"Artículo 31.- Costas y Costos*
> *Las costas y costos del procedimiento serán asumidos por la parte vencida, salvo resolución expresa y motivada del órgano resolutivo competente, en sentido distinto.*
>
> *La Liquidación y pago de las costas y costos procedimentales se realizará teniendo en consideración lo dispuesto en los artículos 410 y siguientes del Código Procesal Civil en lo que sea aplicable.*
>
> *El los procedimientos referidos a las controversias entre Entidades Prestadoras y sus Usuarios, no será de aplicación el pago de costas y costos. No obstante, en el caso de que el reclamo involucrase la suspensión del cobro de una contraprestación del Usuario, si dicho reclamo hubiera sido declarado infundado, improcedente o inadmisible mediante resolución firme, el reclamante estará obligado a pagar los intereses moratorios devengados diariamente desde la presentación del reclamo respectivo. Para estos casos, se entiende que los intereses se han devengado de manera automática a partir de la fecha de presentación del reclamo."*

51.- Respecto a las costas del proceso, el artículo 410 del Código Procesal Civil los define de la siguiente forma:

> *"**Artículo 410.**- Las costas están constituidas por las tasas judiciales, los honorarios de los órganos de auxilio judicial y los demás gastos judiciales realizados en el proceso."*

52.- Dado lo expuesto y en la medida que en el presente proceso no existen tasas judiciales ni conceptos similares que puedan encajar en tal definición, no corresponde amparar el pedido en este extremo.

53.- Respecto de los costos del proceso, el artículo 411 del Código Procesal Civil los define de la siguiente forma:

> *"**Artículo 411.**- Son costos del proceso el honorario del Abogado de la parte vencedora, más un cinco por ciento destinado al Colegio de Abogados del Distrito Judicial respectivo para su Fondo Mutual y para cubrir los honorarios de los Abogados en los casos de Auxilio Judicial".*

54.- En este sentido, la Entidad Prestadora deberá retribuir los costos incurridos por el apelante en el presente proceso, los cuales deberán se acreditados al momento en que se proceda a realizar su liquidación en primera instancia.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN[17];

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

SE RESUELVE:

PRIMERO.- REVOCAR la decisión contenida en la Carta Nº GCAP.ADC.068.2013.C., en el extremo que declaró Improcedente el reclamo interpuesto por AIR FRANCE respecto de aquellos importes facturados por las operaciones desarrolladas antes del 24 de febrero de 2013 e Infundado respecto al período comprendido entre el 24 de febrero hasta el 4 de julio de 2013; y en consecuencia declarar **FUNDADO** el reclamo presentado, debiendo la Entidad Prestadora devolver el monto indebidamente pagado por AIR FRANCE por el concepto de Tarifa de Servicios de Navegación Aérea en Ruta - SNAR por las operaciones realizadas entre el 28 de octubre de 2012 al 4 de julio de 2013, más los intereses legales correspondientes y los costos del proceso.

SEGUNDO.- DECLARAR IMPROCEDENTE el reclamo formulado en el extremo que solicita el pago de las costas del proceso

TERCERO.- NOTIFICAR a SOCIETÉ AIR FRANCE SUCURSAL EN EL PERÚ S.A. y a CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. la presente resolución.

CUARTO.- 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

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;
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".