



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

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

TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 052-2015-TSC-OSITRAN
RESOLUCIÓN N° 1

EXPEDIENTE : 052-2015-TSC-OSITRAN
APELANTE : LAN PERÚ S.A.
ENTIDAD PRESTADORA : AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.
ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° 015/2015/GA-SPQT/AdP/

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 28 de febrero de 2017

SUMILLA: *Los reclamos o controversias vinculados a la aplicación de disposiciones de seguridad operacional, relacionadas con la infraestructura aeroportuaria, incluyendo aquellos que versen sobre la acreditación o constatación de actos o hechos requeridos para la aplicación de las referidas medidas de seguridad operacional; deben ser conocidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGAC), por encontrarse dentro de su ámbito de competencia de acuerdo a lo previsto en la Ley de Aeronáutica Civil, su Reglamento y las disposiciones sectoriales correspondientes.*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por LAN PERÚ S.A. (en adelante, LAN o el apelante) contra la decisión contenida en la Carta N° 015/2015/GA-SPQT/AdP/, de fecha 20 de enero de 2015 (en lo sucesivo, Resolución N° 1), emitida por AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (en adelante, ADP o la entidad prestadora); el concesorio de apelación con los descargos de ADP de fecha 02 de marzo de 2015; y

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES

- 1.- Con fechas 24 y 26 de diciembre de 2014, LAN interpuso reclamo contra la decisión de ADP de establecer el uso obligatorio del servicio de remolque de aeronaves en dicho Aeropuerto, a partir del año 2015, por considerar que la medida en cuestión no sería válida ni obligatoria para los explotadores aéreos, al no haber cumplido ADP con presentar a las aerolíneas la documentación que acreditase la saturación en la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, que a su vez justificara el uso de los equipos de remolque. Al respecto manifestó lo siguiente:



- i.- La referida omisión de remisión de información ha impedido que las aerolíneas que operan en dicho Aeropuerto verifiquen que la medida en cuestión haya respondido a una necesidad de la infraestructura, de conformidad con lo previsto en el Manual de Uso de Plataforma del Aeropuerto de Iquitos, no pudiendo verificar la viabilidad operativa y económica de la decisión adoptada.
 - ii.- Las decisiones operativas que tengan un impacto económico en los usuarios, deben ser justificadas y validadas por las aerolíneas así como por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, DGAC) o, en todo caso, por el OSITRAN; toda vez que ADP cuenta con el monopolio de la operación del Aeropuerto de Iquitos.
 - iii.- ADP ha incumplido con su obligación de evaluar otras alternativas de solución que no impliquen una carga económica adicional para los explotadores aéreos antes de introducir cualquier modificación. Adicionalmente, LAN requirió que ADP informe en qué ventanas horarias se estaría presentando la saturación aducida, en la medida que en otros horarios donde no se presente ese problema, no sería válido ni eficiente la imposición del uso de los referidos equipos.
 - iv.- Finalmente, solicitó que en caso se acredite la saturación y las ventanas horarias en las que esta se produce, se lleve a cabo una reunión para coordinar el inicio del mencionado servicio.
- 2.- Mediante Carta N° 015/2015/GA-SPQT/AdP/ remitida el 20 de enero de 2015, ADP dio respuesta al reclamo de LAN (en adelante, la Resolución N° 1), declarándolo improcedente en todos sus extremos, señalando lo siguiente:
- i.- Las pretensiones materia del reclamo no se encontraban comprendidas en ninguno de los supuestos previstos en el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de ADP, toda vez que LAN estaría cuestionando la aplicación de una medida de seguridad operacional implementada por ADP dentro del marco de su función como Operador Aeroportuario.
 - ii.- En la medida que el uso obligatorio de equipos de remolque para aeronaves en el Aeropuerto de Iquitos aún no se había implementado, se descarta la existencia de cualquier daño sufrido por LAN.
- 3.- Con fecha 19 de enero de 2015, LAN presentó recurso de apelación contra la Resolución N° 1, solicitando se declare fundado el reclamo presentado a ADP, indicando lo siguiente:
- i.- ADP incurrió en un error de apreciación al declarar la improcedencia de su reclamo, toda vez que lo solicitado por LAN no estaba referido al cuestionamiento de una medida de seguridad operacional, sino al hecho de que ADP haya impuesto a las aerolíneas la obligación de utilizar tractores de remolque de aeronaves como requisito obligatorio para operar en el Aeropuerto de Iquitos, sin haber acreditado los motivos que justifican



que tal requisito se ponga en práctica, lo que calificaría como una barrera de acceso a la facilidad esencial.

- ii.- En ese sentido, el reclamo se encontraría dentro de los supuestos previstos en el artículo 5 del Reglamento de Atención de Reclamos de ADP, que prevé la posibilidad de presentar reclamos relacionados con el acceso a la infraestructura o la limitación del acceso individual a los servicios de responsabilidad de las entidades prestadoras. Sin perjuicio de ello, el reclamo estaría comprendido dentro del alcance del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Reclamos del OSITRAN)¹, que no establece un listado taxativo de supuestos por los cuales se puede presentar un reclamo; por lo que considerando que el reclamo está referido a una barrera de acceso a la facilidad esencial que ADP administra, esta última incurrió en error al haber declarado su improcedencia.
- iii.- En la medida que ADP habría considerado que la materia controvertida del reclamo estaba referida a seguridad operacional en la plataforma, su análisis ha versado sobre algo distinto a lo solicitado por LAN, por lo que lo resuelto por ADP resulta nulo al contravenir el artículo 3 de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG).
- iv.- Manifestó que el petitorio de su reclamo comprendía las siguientes pretensiones:
 - iv.1. Primera pretensión principal: Se declarara nula la decisión de ADP de exigir a los explotadores aéreos el uso de equipos de remolque de aeronaves en el Aeropuerto de Iquitos, hasta que no se contara con un pronunciamiento de la DGCA y de OSITRAN, que validara la existencia de saturación, así como un estudio que validara técnicamente los cambios que se harían en la plataforma.

LAN indicó que la decisión reclamada era nula, toda vez que ADP no habría presentado la documentación que acreditara que la plataforma del Aeropuerto de Iquitos se encontraba saturada, según lo dispuesto por el Manual de Uso de Plataforma de ADP, ni los motivos que habrían originado tal saturación, ni las franjas horarias o turnos donde esta se estaría presentando. Señaló que ADP no coordinó con las aerolíneas una solución concertada como alternativa al presunto problema de saturación de plataforma y que tampoco se han emitido NOTAM que acrediten dicha saturación.

ADP no está facultada por el Contrato de Concesión o por el Manual de Uso de Plataforma del Aeropuerto de Iquitos, para exigir arbitrariamente el uso de equipos de remolque, y en ese sentido, está en la obligación de justificar las razones por las que optaría por la reconfiguración de la plataforma del aeropuerto, lo que significa acreditar la existencia del problema de saturación de plataforma y que el mismo solo podría ser resuelto mediante una reconfiguración de la

¹ Aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN y sus modificatorias.



plataforma y del uso obligatorio de equipos de remolque durante toda la operación en la plataforma.

En opinión de LAN, el orden lógico que debió haber seguido ADP antes de desarrollar una intervención como la que ha hecho en Iquitos, era comenzar con la identificación del problema de saturación, el cual debía ser planteado en un Comité, para que luego de la verificación de dicho problema por parte del OSITRAN, se planteen soluciones que debían ser evaluadas a través de un análisis de gestión de cambio y de riesgo. Ello con la finalidad de identificar la solución más eficiente para el problema, la que sería presentada para la aprobación de la DGAC y finalmente implementada de forma progresiva y coordinada con los explotadores aéreos.

Aún en el supuesto en que ADP hubiese acreditado la existencia de saturación en la plataforma, ADP debió analizar otras medidas, a la luz de las normas de seguridad operacional; mediante un análisis de gestión de cambio y de gestión de riesgo. Agregó que este análisis debería ser validado por la autoridad aeronáutica con el objeto de determinar la opción más eficiente y segura para combatir el problema antes señalado, evitando que los explotadores aéreos sufran innecesariamente los sobrecostos que se generaría con la exigencia del uso de tractores remolque.

En ese sentido, LAN arguyó que ante la falta de motivación en la decisión de ADP, sobre el uso obligatorio de tractores remolque esta debía de ser declarada nula.

- iv.2. Segunda pretensión principal: Se revocara la decisión de ADP de exigir a los explotadores aéreos el uso de equipos de remolque de aeronaves en el Aeropuerto de Iquitos, debido a que la supuesta saturación requería de un estudio que lo validara como la alternativa más eficiente.

Manifestó que cualquier eventual congestionamiento que pudiera presentarse durante la operación en el Aeropuerto de Iquitos podría obedecer a razones estrictamente administrativas, las que podrían resolverse a través de una mejor organización o gestión coordinada con los explotadores aéreos. Señaló que dicha situación se presenta a diario en todo el mundo, pasando la solución por evaluar los factores que contribuyen a la saturación, y así determinar la mejor solución en cada caso concreto.

Indicó que ADP tomó la decisión de hacer obligatorio el uso de tractores remolque cuando ni siquiera había acreditado la existencia del problema de congestión, y siendo dicha medida la más costosa para las aerolíneas, generándoles un perjuicio injustificado toda vez que existen otras soluciones menos costosas que no han sido evaluadas por ADP.





En consecuencia, solicitó se revisara y se revocara la decisión de ADP materia del presente reclamo, en la medida que el uso de tractores remolque no es la solución más eficiente al irrogar elevados costos a las aerolíneas; tomando en consideración que uno de los principios que rige la actividad del operador del aeropuerto en el manejo de la infraestructura es el principio de eficiencia, el cual impone el deber de buscar las soluciones menos costosas para la operación en su conjunto.

- iv.3. Tercera pretensión principal: Se declarara la suspensión de la exigencia del uso de equipo de remolque de aeronaves mientras no se resuelva el reclamo hasta la última instancia.

LAN señaló que era necesaria la suspensión de la medida materia de reclamo, a fin de evitar generar daños irreparables por el uso injustificado de equipos de remolque en un aeropuerto donde no se ha acreditado la existencia de la saturación en la plataforma. Indicó que la suspensión debía mantenerse hasta tener certeza absoluta de que no se estaba haciendo un uso indiscriminado de las facultades que confieren las normas aeroportuarias, a través de la validación de la DGAC y del OSITRAN.

Asimismo, manifestó que ADP estaría excediendo los límites de las potestades que le han sido otorgadas al pretender imponer el uso de unos equipos de rampa sin haberse acreditado el rebase de la plataforma.

- iv.4. Cuarta pretensión principal: Que ADP aclarara si existía conflicto de intereses a la luz de la normativa sobre libre competencia (integración vertical), por el hecho de exigir la utilización de equipos de remolque, los cuales actualmente son provistos por una empresa de rampa vinculada a ADP.

LAN indicó que en la medida que el único operador de rampa es una empresa vinculada a ADP, resultaba razonable e importante la presencia del OSITRAN para verificar que la posición de dominio que tendría ADP sobre la concesión aeroportuaria no se esté extendiendo aguas abajo, vía integración vertical, afectando la competitividad de las aerolíneas que operan en el Aeropuerto de Iquitos.

Añade que aún en el supuesto de que ADP y el operador de rampa no fueran empresas vinculadas, de igual forma se requeriría que una autoridad administrativa, imparcial a los intereses, tanto de la aerolínea como de ADP, validen que la exigencia técnica tiene sustento y resulta eficiente.

Finalmente, manifestó que los costos de la infraestructura del transporte doméstico tienen una importancia significativa en la permanencia de las empresas en el mercado local y en las oportunidades de crecimiento a nivel de apertura de



nuevas rutas, por lo que cualquier distorsión que se genere podría impactar significativamente en el desarrollo del mercado.

- v.- En atención a lo expuesto, LAN requiere que ADP garantice la transparencia en estos procesos, a través de la elaboración de estudios que acrediten la existencia del problema y la idoneidad de la solución planteada, así como la participación de usuarios y autoridades que fiscalizan el uso correcto de las facultades que les han sido otorgadas en mérito de su contrato de concesión; siendo insuficiente llevar a cabo un comité de facilitación en el que simplemente se comunique de la decisión de ADP a las aerolíneas, sin dar detalle o sustentación alguna; por lo que solicita sea declarado fundado su reclamo.
- 4.- El 02 de marzo de 2015, ADP elevó el recurso de apelación presentado por LAN al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos del OSITRAN (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y su posición respecto del recurso de apelación, solicitando se confirme lo resuelto en primera instancia, o que, eventualmente, se declare infundado el reclamo, indicando lo siguiente:
- i.- El reclamo de LAN resulta improcedente, toda vez que la aplicación de disposiciones operativas o de seguridad operacional, no están previstas como supuestos de reclamo por el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de ADP ni por el Reglamento de Reclamos del OSITRAN.
- ii.- No existe una relación de acceso con LAN respecto del uso de la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, por lo que no puede ser aplicado el literal f) del artículo 5 del RASR de ADP. Sin embargo, aún si se considerase que existe dicha relación, las medidas operativas o de seguridad operacional tampoco pueden ser consideradas limitaciones a las relaciones de acceso, por lo que no se encontrarían dentro del supuesto previsto en el literal f) del artículo 5 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de ADP.
- iii.- El reclamo de LAN no se encuentra dentro del ámbito de aplicación del artículo 33 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN, ya que esta norma dispone que los reclamos estén relacionados con una disconformidad sobre una prestación de servicios, por lo que la aplicación de disposiciones operativas o de seguridad operacional no forman parte de ningún servicio prestado por ADP.
- iv.- Se acreditó la existencia de congestión en la plataforma mediante los NOTAM emitidos por CORPAC, los cuales fueron mencionados en la Resolución N° 1, careciendo de sustento la afirmación de LAN referido a que no está acreditada la existencia de congestión de la plataforma del Aeropuerto de Iquitos.
- v.- Es notoria la existencia de vinculación entre la presencia de congestión en la plataforma del aeropuerto y la generación de riesgos operacionales, los que se mitigan gracias a la reconfiguración de la plataforma y la exigencia del uso de remolques para el retiro de aeronaves. ADP indicó que llegó a esta conclusión luego de haber realizado un análisis



de gestión de riesgos basado en los resultados de las simulaciones efectuadas con el software simulador Pathplanner Airside+, que permitieron evaluar las operaciones con y sin remolque de aeronaves.

- vi.- ADP agregó que cuenta con la conformidad de la DGAC para la implementación de la medida materia de reclamo, tomando en consideración que el Manual de Uso de Plataforma del Aeropuerto de Iquitos fue aprobado por la DGAC el 26 de octubre de 2012 y que dicho órgano no formuló observación alguna a lo dispuesto en el Comité de Facilitación en el Aeropuerto de Iquitos del 09 de diciembre de 2014, donde ADP informó a los explotadores aéreos de la implementación del uso obligatorio de los tractores remolque.
- vii.- ADP no tiene interés en favorecer a algún operador del servicio rampa, debido a que a la fecha existen tres operadores en el Aeropuerto de Iquitos (TRANSBER, HELISUR y TALMA), lo que demuestra la inexistencia de barreras para el ingreso de nuevos operadores de rampa en dicho aeropuerto.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 5.- Luego de la revisión de las solicitudes y argumentos presentados por las partes en el presente procedimiento, este Tribunal considera que las cuestiones en discusión son las siguientes:
 - i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación.
 - ii.- Determinar si el hecho de que ADP obligue a LAN y a otras aerolíneas a utilizar tractores de remolque de aeroplanos, para el desplazamiento de los mismos al interior de la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, como parte de una medida para garantizar la seguridad operacional en dicha infraestructura, constituye un supuesto de reclamo relacionado con el acceso a la infraestructura o que limite el acceso individual a los servicios de responsabilidad de ADP.

III.- EVALUACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL RECURSO DE APELACIÓN

Competencia de OSITRAN en la atención de reclamos

- 6.- La Ley N° 26927, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo² y la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos,

² Ley N° 26927, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo

"Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes.

(...)

n) Expedir las directivas procesales para atender y resolver reclamos de los usuarios, velando por la eficacia y celeridad de dichos trámites."



señala que como organismo regulador, el OSITRAN tiene entre sus funciones la de solucionar las controversias y reclamos presentados por los usuarios contra las entidades prestadoras bajo el ámbito de su competencia³.

7.- En el mismo sentido, el artículo 10 del Reglamento General de Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN (en adelante, el REGO)⁴, señalan entre las funciones de OSITRAN, la de solucionar las controversias y reclamos de los usuarios.

8.- Ahora bien, al respecto el artículo 37 del REGO precisa lo siguiente:

"Artículo 37.- Funciones de solución de controversias y atención de reclamos

El OSITRAN está facultado para resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos, que dentro del ámbito de su competencia, surjan entre entidades prestadoras y entre estas y sus usuarios".

[El subrayado es nuestro]

9.- Por su parte, el inciso b) del artículo 1 del Reglamento de Reclamos⁵ define al 'reclamo' del siguiente modo:

"b) RECLAMO: La solicitud, distinta a una Controversia, que presenta cualquier usuario para exigir la satisfacción de un legítimo interés particular vinculado a cualquier servicio relativo a la infraestructura de transporte de uso público que brinde una entidad prestadora que se encuentre bajo la competencia del OSITRAN.

(...)".

[El subrayado es nuestro]

10.- Complementariamente, el artículo 33 del Reglamento de Reclamos, precisa los supuestos y las materias sobre las cuales pueden versar los reclamos presentados por los usuarios, tal y como se puede apreciar a continuación:

³ Ley N° 27332 - Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos

"Artículo 3.- Funciones

(...)

f) Función de solución de los reclamos de los usuarios de los servicios que regulan."

⁴ Aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias

⁵ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN

"Artículo 1.- Definiciones

Para efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

(...)

b) RECLAMO: La solicitud, distinta a una Controversia, que presenta cualquier usuario para exigir la satisfacción de un legítimo interés particular vinculado a cualquier servicio relativo a la infraestructura de transporte de uso público que brinde una entidad prestadora que se encuentre bajo la competencia del OSITRAN"



"Artículo 33.- Objeto del Procedimiento

(...)

El reclamo podrá recaer respecto de servicios regulados o, servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público, que son responsabilidad de la Entidad Prestadora siempre que se encuentren bajo la supervisión de OSITRAN.

En el marco de lo previsto en los párrafos precedentes de este artículo, están comprendidos, entre otros, 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.
- b) El condicionamiento por parte del sujeto reclamado de la atención de los reclamos formulados por los usuarios, al pago previo de la retribución facturada.
- c) La calidad y oportuna prestación de dichos servicios que son responsabilidad de la Entidad Prestadora.
- d) Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, de acuerdo con los montos mínimos que establezca el Consejo Directivo, provocados por negligencia, incompetencia o dolo de la Entidad Prestadora, sus funcionarios o dependientes.
- e) Cualquier reclamo que surja de la aplicación del REMA.
- f) Las relacionadas con el acceso a la infraestructura o que limitan el acceso individual a los servicios responsabilidad de las Entidades Prestadoras. (...)"

[El subrayado es nuestro]

11.- En lo que se refiere a la competencia para la atención de los reclamos presentados, los artículos 38 del REGO⁶ y 7 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN⁷ prevén que la Entidad Prestadora, es la competente para resolver reclamos planteados por los usuarios, en primera instancia, mientras que el TSC se constituye como órgano resolutor de segunda instancia, respecto de los reclamos interpuestos por los usuarios.

⁶ Reglamento General del OSITRAN:

"Artículo 38.- Órganos competentes para el ejercicio de la función de solución de reclamos

La Entidad Prestadora es competente en primera instancia para la solución de reclamos que presente un usuario por los servicios prestados por esta así como por los reclamos que presente un usuario intermedio, con relación al acceso a las facilidades esenciales, antes de la existencia de un contrato de acceso, de conformidad con el Reglamento marco de acceso a la infraestructura de transporte público.

Los recursos contra lo resuelto por los Cuerpos Colegiados de OSITRAN y las entidades prestadoras, son resueltos en segunda y última instancia administrativa, por el Tribunal de Solución de Controversia y Atención de Reclamos".

⁷ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN.

"Artículo 7.- Las entidades prestadoras como Primera Instancia Administrativa en los procedimientos de Reclamos de Usuarios

Las entidades prestadoras constituyen la primera instancia administrativa en los procedimientos de solución de reclamos de usuarios a que se refieren los literales a) y b) del numeral 1 del artículo 2 del presente Reglamento, los cuales están obligadas a tramitar de conformidad con este reglamento.

A los efectos de este reglamento, las entidades prestadoras tienen carácter de "entidad de la administración pública" conforme al artículo 1 numeral 8 del Título Preliminar de la LPAG. En tal sentido les son aplicables las disposiciones de este reglamento y en lo no previsto, las de la LPAG."



- 12.- Dado lo expuesto, y de conformidad con el artículo 57 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN⁸, será la Entidad Prestadora en primera instancia, y el TSC en segunda instancia, los que resuelvan los reclamos referidos a servicios regulados o supervisados, derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público que son responsabilidad de la Entidad Prestadora siempre que estén referidos a asuntos de competencia resolutoria exclusiva de OSITRAN.
- 13.- Consecuentemente, si del análisis de las normas correspondientes se determinase que el OSITRAN no cuenta con competencia para emitir un pronunciamiento de fondo sobre el caso, deberá remitirse lo actuado en el expediente a la entidad que cuente con competencias para pronunciarse sobre lo solicitado por las partes, de conformidad con lo previsto en el artículo 130 de la LPAG⁹.

De la normativa sobre Aeronáutica Civil

- 14.- De otro lado, están las normas de Aeronáutica Civil que regulan los aspectos técnicos operativos en la aviación comercial, cuyo deber de supervisión recae en la a DGAC, dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de sus funciones.
- 15.- Al respecto el artículo 1 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil establece lo siguiente:

"Artículo 1.- De las normas que regulan la Aeronáutica Civil

- 1.1 *La Aeronáutica Civil se rige por la Constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales vigentes, por la presente Ley, sus reglamentos y anexos técnicos, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás normas complementarias.*
- 1.2 *Los aspectos de orden técnico y operativo de las actividades aeronáuticas civiles se regulan por los anexos técnicos del Reglamento de la presente Ley, aprobados por el Ministerio de*

⁸ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN.

"Artículo 57.- Supuestos materia de la apelación

El Tribunal de Solución de Controversias atenderá los recursos de apelación que se presenten en los casos previstos en los literales a) al d) del numeral 1 del artículo 2 y en los artículos 33, 44 y 45 del presente Reglamento.

La apelación procede sea por acto expreso o por aplicación del silencio administrativo negativo en los casos en que éste se señala".

⁹ Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General

Artículo 130.- Presentación de escritos ante organismos incompetentes

130.1 Cuando sea ingresada una solicitud que se estima competencia de otra entidad, la entidad receptora debe remitirla, en el término de la distancia, a aquella que considere competente, comunicando dicha decisión al administrado. En este caso, el cómputo del plazo para resolver se iniciará en la fecha que la entidad competente recibe la solicitud. (El subrayado es nuestro)

130.2 Si la entidad aprecia su incompetencia pero no reúne certeza acerca de la entidad competente, notificará dicha situación al administrado para que adopte la decisión más conveniente a su derecho.



Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, así como por las Regulaciones Aeronáuticas del Perú aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

[El subrayado es nuestro]

- 16.- Sobre las competencias de la DGAC relacionadas con las pretensiones y alegaciones formuladas por las partes en el presente procedimiento, el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil dispone lo siguiente:

"Artículo 9.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

- a) Aplicar la presente Ley, su reglamentación y demás normas complementarias e instrumentos internacionales vigentes para el Perú;

(...)

- d) *Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado, de conformidad con el Artículo 5, numeral 5.2 de la presente Ley;(..."*

[El subrayado es nuestro]

- 17.- Por su parte el artículo 13 del Reglamento de la Ley General de Aeronáutica Civil¹⁰ establece lo siguiente:

Artículo 13.- Es obligación de la DGAC el control, vigilancia, supervisión, inspección, fiscalización y sanción de todas las actividades aeronáuticas de Aviación Civil, tales como las actividades de aviación comercial o general, aeródromos y aeropuertos, aeroclubes, paracaidismo, ultraligeros, planeadores, globos aerostáticos, dirigibles, talleres de mantenimiento aeronáutico y estaciones reparadoras, así como las escuelas de aviación de tripulantes técnicos y centros de instrucción de despachadores de vuelo, controladores de tránsito aéreo y de técnicos de mantenimiento.

[El subrayado es nuestro]

- 18.- En relación a los aspectos sobre seguridad operacional, los artículos 10 y 11 de la Ley de Aeronáutica Civil disponen lo siguiente:

Artículo 10 - De las facultades de control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiéndole, pero no limitándose a:

(...)

¹⁰ Aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC y sus modificatorias.



- c) *Suspender las actividades aeronáuticas civiles cuando considere que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad operacional o cuando no se cuente con los seguros obligatorios y autorizar su reiniciación cuando hayan sido subsanadas las deficiencias;*

Artículo 11.- De las facultades de supervisión e inspección de la Dirección General de Aeronáutica Civil

11.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

[El subrayado es nuestro]

19.- Asimismo, los artículos 6 y 39 del Reglamento de la Ley General de Aeronáutica Civil establece lo siguiente

Artículo 6.- La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento.

Para tales efectos, la DGAC ostenta autonomía técnica, administrativa y financiera y está facultada a dictar las normas y establecer los procedimientos, criterios y requerimientos que sean necesarios, a fin de garantizar la seguridad operacional de las actividades de aeronáutica civil.

(...)

Artículo 39.- La DGAC establece las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aeroportuarias.

[El subrayado es nuestro]

20.- En esa misma línea, el Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP), aprobado mediante Resolución Directoral 269-2013-MTC/12¹¹, ha establecido en el literal b) del numeral 1.2.1, y en los numerales 2.3.5, 2.5.4, 4.1.4 y 4.1.5 lo siguiente:

1.2.1 Definiciones:

(...)

- b) *Autoridad Aeronáutica Civil: La Autoridad Aeronáutica corresponde al Ministerio de Transportes, y Comunicaciones quien la ejerce a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.*

(...)

¹¹ En cumplimiento de lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional vigente, así como de las disposiciones en los Anexos al Convenio de Chicago, Anexo 6 "Operación de Aeronaves", Anexo 8 "Aeronavegabilidad", Anexo 11 "Servicios de Tránsito Aéreo" y Anexo 14 "Aeródromos" de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



2.3.5. La DGAC es directamente responsable por la aceptación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional de los PSA¹² y su respectivo manual (SMS), quedando dichos proveedores sujetos a supervisión por la autoridad aeronáutica DGAC.

(...)

2.5.4. El primer principio general es que los PSA elaboren sus procedimientos de cumplimiento que permitan encargarse de sucesos que suponen algunas desviaciones respecto de la seguridad operacional, y resolverlos, internamente, en el contexto del SMS del PSA y a satisfacción de la DGAC. Las transgresiones intencionales de la Ley de Aeronáutica Civil, Reglamento de la Ley y de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú se investigarán y podrán ser objeto de medidas disciplinarias convencionales, si corresponde.

(...)

4.1.4. La Dirección General de Aeronáutica Civil supervisará y vigilará de forma continua a los PSA. Esta supervisión y vigilancia se efectuará a través de equipos multidisciplinarios (...).

(...)

4.1.5. Cuando la Dirección General de Aeronáutica Civil a través de la Dirección de Seguridad Aeronáutica (DSA), en la aplicación de sus procesos de vigilancia, detecte tendencias perjudiciales o errores en cualquier componente o elemento del SMS, deberá proponer o coordinar con el PSA un Plan de Acciones Correctivas (PAC) para el cumplimiento de sus objetivos de seguridad operacional. El PAC se efectuará dentro del marco de Operaciones Supervisadas (OS) para que los PSA cumplan con los requisitos del SMS en el menor tiempo posible.

[El subrayado es nuestro]

21.- Adicionalmente a ello, los numerales 1.3.1 y 1.6.3 de la RAP 314 – Aeródromos¹³, Capítulo 1, Volumen I, ha previsto lo siguiente:

1.3.1 La interpretación de las especificaciones contenidas en la presente Regulación **está supeditada al criterio, determinaciones y competencia de la DGAC, en el ejercicio de sus atribuciones.**

(...)

1.6.3 Los explotadores de aeródromos **deberán implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que, como mínimo:**

- a) identifique los peligros de seguridad operacional;
- b) asegure la aplicación de las medidas correctivas necesarias para mantener un nivel aceptable de seguridad operacional;

¹² Proveedor de Servicios Aeronáuticos.

¹³ Aprobada mediante Resolución Directoral N° 097-2011-MTC/12



- c) *prevea la supervisión permanente y la evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; y*
- d) *tenga como meta mejorar continuamente el nivel global de seguridad operacional.*

[El subrayado y resaltado agregado es nuestro]

22.- Finalmente, el Capítulo C – Operación, de la RAP 139, que contiene disposiciones que regulan la aplicación de medidas sobre operaciones en aeródromos, vinculadas con seguridad operacional, ha previsto en sus numerales 139.200, literal c); 139.225, literales a) y b); y 139.270, literal a), las siguientes disposiciones:

139.200 Sistema de gestión de la seguridad (SMS) del explotador del aeródromo

(...)

- (c) *El explotador de aeródromo obligará a todos los usuarios del aeródromo, incluyendo a los explotadores con base fija, las agencias de servicio de escala, los servicios especializados aeroportuarios y otras organizaciones que realicen actividades independientes en el aeródromo, a que se ajusten a los requisitos establecidos por el explotador del aeródromo con respecto a la seguridad del mismo. El explotador vigilará dicho cumplimiento.*

(...)

139.225 Manual de aeródromo

- (a) *El explotador del aeródromo proporcionará para uso y orientación de todo su personal, un Manual de Aeródromo que puede presentarse en partes separadas el cual debe contener la información relativa al emplazamiento, instalaciones, servicios, servicios de navegación, equipo, procedimientos operacionales, organización y administración del aeródromo, incluyendo el sistema de gestión de la seguridad y lo indicado en el Apéndice A de esta Regulación.*

- (b) *El Manual de Aeródromo y cualquier enmienda subsiguiente debe ser aceptado por la DGAC, siempre que satisfaga los requisitos de las disposiciones de esta Regulación.*

(...)

139.270 Autoridad para inspeccionar y auditar

- (a) *Todo explotador del aeródromo está obligado a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la DGAC, audite su organización en cualquier momento, para verificar los procedimientos de operación, instalaciones, sistema de gestión de seguridad operacional, sus registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requerimientos de esta regulación para la cual fue certificado.*

[El subrayado es nuestro]



De las pretensiones de LAN

- 23.- En el presente caso, la pretensión de LAN está dirigida a que se declare la nulidad o que se revoque la disposición de ADP mediante la cual se le obliga a realizar sus operaciones en la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, mediante el uso de tractores de remolque de aeronaves; al no haber cumplido con acreditar la existencia de saturación en la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, así como por el hecho de que dicha disposición no es la solución más eficiente al problema de saturación, al irrogar elevados costos a las aerolíneas.
- 24.- Asimismo, LAN solicitó se declare la suspensión de la exigencia del uso de equipo de remolque de aeronaves mientras no se resuelva el reclamo. Finalmente requirió que ADP aclare si existe conflicto de intereses a la luz de la normativa sobre libre competencia (integración vertical), por exigir la utilización de equipos de remolque, los cuales son provistos únicamente por una empresa de rampa vinculada a ADP.
- 25.- Cabe señalar que a lo largo del procedimiento LAN ha manifestado que no busca cuestionar una norma de seguridad operacional; sino que considera que ADP habría utilizado la facultad de obligar a las aerolíneas a utilizar tractores remolque de aeronaves en la plataforma del Aeropuerto de Iquitos de forma arbitraria, al no haber cumplido con un requisito previo contenido en el Manual de Uso de Plataforma, consistente en acreditar la existencia de saturación de la plataforma en cuestión. En ese sentido, LAN alegó que debían ser el OSITRAN o la DGAC quienes debían de realizar la respectiva evaluación que determinara la existencia o no de saturación en la plataforma del Aeropuerto.
- 26.- Como se puede apreciar, del reclamo de LAN se desprende el cuestionamiento vinculado a si la medida adoptada por ADP, sobre el uso obligatorio de tractores remolque en la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, se encontró justificada previamente con el cumplimiento del requisito previsto en el Manual de Uso de Plataforma aprobado por la DGAC, esto es, de la existencia de saturación en la plataforma a efectos de que la utilización de tractores remolque garantice la seguridad operacional del Aeropuerto.
- 27.- Consecuentemente, si bien LAN no ha hecho referencia directa en su reclamo a que este se refiere a un asunto de naturaleza de seguridad operacional; como se ha señalado precedentemente, la decisión del caso gira alrededor de si existió o no un riesgo de saturación en la plataforma del Aeropuerto, que supusiera un problema de seguridad operacional en el Aeropuerto, como justificante para la disposición adoptada por ADP, la cual necesariamente resultó objeto de cuestionamiento por parte de LAN en el presente reclamo.
- 28.- Para tal efecto, corresponde que este Tribunal analice el marco normativo desarrollado en los párrafos precedentes.
- 29.- Al respecto, de acuerdo con los artículos 9 y 11 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil, la DGAC es competente para aplicar dicha ley, su reglamentación y demás normas complementarias e instrumentos internacionales vigentes para el Perú, así como para regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas



civiles. Asimismo, de acuerdo al artículo 10 de dicha Ley, la DGAC cuenta con competencia para suspender las actividades aeronáuticas cuando no se cumplan las condiciones mínimas de seguridad operacional, así como para tomar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

- 30.- En lo que se refiere al Reglamento de la Ley 27261, este establece en sus artículos 13 y 39 que la DGAC tiene la obligación de controlar, vigilar, supervisar, inspeccionar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas de Aviación Civil, entre las cuales se encuentran aquellas vinculadas con aeródromos y aeropuertos; disponiendo a su vez en su artículo 6 que la DGAC es competente para dictar las normas y establecer los procedimientos, criterios y requerimientos que sean necesarios, a fin de garantizar la seguridad operacional de las actividades de aeronáutica civil.
- 31.- Asimismo, el Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP)¹⁴ dispone en su sus numerales 1.2.1 y 2.3.5 que la DGAC es el órgano responsable por la aceptación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional de los PSA y su Manual (SMS), así como de las actividades de supervisión y vigilancia respectivas. Disponiendo en su numeral 2.5.4 que las transgresiones de la Ley de Aeronáutica Civil, su Reglamento y las regulaciones aeronáuticas peruanas; se investigarán y podrán ser objeto de medidas disciplinarias convencionales, por parte de la DGAC.
- 32.- La RAP 314 ratifica en su numeral 1.6.3 la obligación de los explotadores de aeródromos de implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, el cual deberá contar con los contenidos mínimos que se establecen en dicho marco normativo, disponiéndose además en su numeral 1.3.1 que la interpretación de dichas disposiciones está supeditada al criterio, determinaciones y competencia de la DGAC.
- 33.- Finalmente, la RAP 139 dispone en su numeral 139.225, literales a) y b) que los Manuales de un Aeropuerto deben contener disposiciones sobre seguridad operacional aplicables y que los mismos deben ser aceptados previamente por la DGAC. Asimismo, reconoce en su numeral 139.200, literal c) la potestad del explotador del aeródromo de obligar a todos sus usuarios a que se ajusten a los requisitos establecidos por él con respecto a la seguridad operacional del mismo, añadiendo en su numeral 139.270, literal a) que la DGAC es la entidad competente para auditar y verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad operacional, estando obligado el explotador del aeródromo a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la DGAC ejerza sus competencias.
- 34.- En atención a lo expuesto, de acuerdo con el marco normativo antes señalado, todo lo concerniente a la verificación del cumplimiento de disposiciones sobre aeronáutica civil y, en

¹⁴ Disposición normativa dictada en cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional vigente y de las disposiciones en los Anexos al Convenio de Chicago de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que define las normas, procedimientos y actividades que la DGAC adoptará para la creación, desarrollo y ejecución de un sistema nacional de gestión de seguridad operacional integrado y eficiente, así como los parámetros generales que regirán la implantación de sistemas de gestión de seguridad operacional (SMS) en los proveedores de servicios aeronáuticos. Esta disposición señala además que es la DGAC la entidad competente para liderar la estructuración e implantación del SSP, así como la supervisión y vigilancia del cumplimiento de las disposiciones de seguridad operacional por los PSA.



particular, sobre seguridad operacional, es supervisado por la autoridad competente, esto es, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la DGAC.

- 35.- En efecto, dicho organismo cuenta con competencias específicas en relación a los temas de seguridad operacional, tales como las facultades de dictar normas y regular procedimientos para garantizar la seguridad operacional en las actividades de aeronáutica civil, establecer criterios de interpretación de las disposiciones sobre la materia, dictar medidas disciplinarias ante trasgresiones de medidas regulatorias sobre seguridad operacional, aprobar Manuales de Aeropuerto (los que obligatoriamente deben contener disposiciones sobre seguridad operacional), así como supervisar, vigilar, auditar y verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad operacional en las actividades de aeronáutica civil.
- 36.- Adicionalmente, cabe señalar que mediante Memorando N° 017-17-STO-OSITRAN del 23 de febrero de 2017¹⁵, la Secretaría Técnica del TSC formuló consulta a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN, sobre el alcance de sus competencias para llevar a cabo acciones de supervisión o fiscalización a los concesionarios de aeropuertos, vinculadas con la exigencia de utilizar tractores remolque de aeronaves a las aerolíneas que operan en las plataformas de los aeropuertos y/o respecto de actividades aeroportuarias realizadas en zona de plataforma.
- 37.- Al respecto, cabe señalar que mediante Memorando N° 0361-2017-GSF-OSITRAN del 27 de febrero de 2017¹⁶, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN dio respuesta a la consulta formulada por la Secretaría Técnica del TSC, indicando lo siguiente:

"(...)

- 3.- Las normas, reglas, procedimientos y políticas de atención de uso y funcionamiento de la plataforma, que deben cumplir los explotadores aéreos (líneas aéreas) y los operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios (tipo Talma Servicios Aeroportuarios S.A, etc.), se encuentran establecidos en el Manual de Uso de Plataforma de cada aeropuerto; este documento una vez aprobado, es aplicable a las personas, aeronaves, equipos y vehículos que en forma permanente o transitoria operan o ingresan a la plataforma de aeronaves. La supervisión del cumplimiento está a cargo del explotador y/o administrador del Aeropuerto
- 4.- El documento Manual de Uso de Plataforma es exigido por la Autoridad Aeronáutica, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC); en el caso del Aeropuerto de Arequipa, el Manual de Uso de Plataforma - Rev 1, se encuentra aprobado por la DGAC desde el 01.SET.2014.

De lo expuesto, se señala que no forma parte del alcance de la supervisión y fiscalización de OSITRAN, el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Manual de Plataforma respecto a las actividades a realizarse en la plataforma de los aeropuertos, tales como el servicio de rampa o asistencia en tierra y el uso de tractores remolque (paymover)".

- 38.- En atención a lo expuesto en los párrafos precedentes, este Tribunal es de la opinión que en la medida que el objeto del reclamo formulado por LAN versa sobre la exigencia de ADP del uso de tractores remolque a las aeronaves que operan en las zona de plataforma del Aeropuerto de Iquitos, los que a su vez constituyen la aplicación de medidas de seguridad

¹⁵ Folio 100

¹⁶ Folio 101



operacional, dichas actividades no se encuentran comprendidas dentro del ámbito de competencias asignadas al OSITRAN.

- 39.- En ese sentido, considerando que es competencia de la DGAC el supervisar y verificar el cumplimiento por parte de todos los agentes que participan en la aviación civil, de las disposiciones referidas a seguridad operacional, así como de la constatación de los hechos establecidos en los Manuales aprobados por la Dirección en mención; corresponde a dicha entidad realizar la investigación que determine si en el presente caso ADP ejerció la facultad de obligar a los explotadores aéreos al uso de tractores remolque de aeronaves para las operaciones en la plataforma del Aeropuerto de Iquitos, cumpliendo con el requisito previsto en el Manual de Uso de Plataforma de dicho Aeropuerto, vinculado a la aplicación de una medida de seguridad operacional.
- 40.- Consecuentemente, teniendo en cuenta que la apelación de LAN no se refiere a alguno de los supuestos materia de reclamo en el Reglamento de Reclamos de OSITRAN (incluyendo el supuesto de limitación al acceso a la infraestructura aeroportuaria, alegado por LAN), en la medida que versa sobre aspectos cuya supervisión no recae en el ente regulador, sino en la DGAC, corresponde que el reclamo presentado sea declarado improcedente y remitido a dicha entidad a efectos de que se pronuncie y adopte las decisiones que corresponden al ámbito de su competencia.

Aspectos finales

- 41.- Respecto a la solicitud de nulidad de la Resolución N° 1 invocada por LAN, debido a la presunta vulneración al artículo 3 de la LPAG, este Tribunal considera que en la medida que no resulta competente para conocer del reclamo interpuesto por LAN contra ADP, carece de objeto pronunciarse sobre la referida nulidad solicitada por el apelante.
- 42.- Finalmente, en cuanto a lo señalado por LAN en referencia a un presunto interés de ADP de favorecer a una empresa a la cual estaría vinculada, en la medida que esta última sería la única empresa que contaría con los equipos de remolque requeridos por ADP, existiendo un conflicto de intereses a la luz de la normativa en materia de libre competencia (integración vertical); este Tribunal considera que dicha pretensión no se encuentra prevista dentro de los alcances del Reglamento de Reclamos del OSITRAN, en la medida que se trataría de hechos cuya investigación resultarían de competencia exclusiva del INDECOPI a través de su Comisión de Defensa de la Libre Competencia.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN²⁷;

²⁷ **Reglamento de Reclamos de 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;

**SE RESUELVE:**

PRIMERO.- DECLARAR que lo actuado en el presente procedimiento administrativo corresponde ser evaluado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con arreglo a las normas que son de su competencia y consecuentemente; no emitir pronunciamiento respecto de la apelación interpuesta por LAN PERÚ S.A. contra la decisión contenida en la Carta N° 015/2015/GA-SPQT/AdP/, emitida por AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.

SEGUNDO.- REMITIR el expediente administrativo a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para que actúe conforme a sus facultades.

TERCERO.- NOTIFICAR la presente Resolución a LAN PERÚ S.A. y a AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.

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 Y ATENCIÓN DE RECLAMOS
OSITRAN**

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".