



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Institución en Infraestructura de
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y
ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 257-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 3

EXPEDIENTE : 257-2014-TSC-OSITRAN
APELANTE : ALAN TROY MANUEL LAGUNA LAGUNA
ENTIDAD PRESTADORA : CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y
AVIACIÓN COMERCIAL S.A.
ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° GAP.079.2014.C.

RESOLUCIÓN N° 3

Lima, 18 de noviembre de 2015

SUMILLA: *Los procedimientos administrativos que impliquen reclamos o controversias vinculados a la aplicación de disposiciones de seguridad relacionadas con la infraestructura aeroportuaria deben ser conocidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).*

VISTO:

El recurso de apelación interpuesto por ALAN TROY MANUEL LAGUNA LAGUNA (en adelante, Sr. LAGUNA o el apelante) contra decisión contenida en la carta N° GAP.079.2014.C. emitida dentro del expediente N° 14-000015-1121 (en lo sucesivo, Resolución N° 1), CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A. (en adelante, CORPAC o la entidad prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES

- 1.- Mediante carta del 18 de agosto de 2014, el Sr. LAGUNA interpuso reclamo contra CORPAC, a fin de que se hiciera responsable por el robo de combustible de su aeronave, ocurrido mientras se encontraba estacionada en las instalaciones del aeropuerto de Yurimaguas. Al respecto indicó lo siguiente:
 - i.- Con fecha 10 de diciembre de 2013, se estacionó la aeronave identificada con matrícula N° OB2053 en la plataforma del Aeropuerto de Yurimaguas, luego de que esta pasara por una inspección para la obtención de su certificado de aeronavegabilidad, dirigiéndose



posteriormente a la ciudad de Lima a fin de culminar los trámites administrativos para la operación de la aeronave.

- ii.- El 25 de febrero de 2014 retornó a la ciudad de Yurimaguas a fin de recoger la aeronave, sin embargo, al tratar de arrancar los motores, notó que estos no encendían debido a la falta de combustible, ocurriendo que los 50 galones de combustible 100LL con los que contaba la nave habrían sido sustraídos.
 - iii.- Luego de realizar la denuncia policial correspondiente, además de comunicar verbalmente lo acontecido al Gerente Interino de CORPAC, señor Nestor Puchuri Sulca, y al Jefe de Vigilantes, señor Carlos Lopez Mena, mediante carta del 3 de marzo de 2014, solicitó al Jefe de Aeropuertos de Yurimaguas su colaboración en las investigaciones, a fin de determinar la responsabilidad administrativa, civil y penal por el robo del combustible de su aeronave.
 - iv.- Dicho requerimiento fue atendido mediante carta N° SPMS-1-411-2014.C del 16 de junio de 2014, en la cual CORPAC dio respuesta a la solicitud de marzo de 2014, negando su responsabilidad. Sin embargo, en dicha comunicación adjuntó medios probatorios que revelarían la responsabilidad de la Entidad Prestadora en los hechos denunciados, tal como ocurrió con el documento denominado "Control de ocurrencias", donde se consignó la entrada de personas que laboran en una empresa aérea, fuera del horario de atención.
- 2.- Mediante Carta N° GAP.079.2014.C notificada el 24 de setiembre de 2014, CORPAC declaró improcedente el reclamo señalando lo siguiente:
- i.- El artículo 16 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de CORPAC, establece que cualquier usuario deberá de presentar sus reclamos dentro del plazo de 60 días hábiles contados a partir de ocurridos o de conocidos los hechos que dan lugar al recurso presentado.
 - ii.- De acuerdo a lo expuesto en el escrito de reclamo, el Sr. Laguna tomó conocimiento del supuesto hurto del combustible el 25 de febrero de 2014, fecha en la cual advirtió que los motores de la aeronave no arrancaban debido a la falta de combustible. Dado lo expuesto, teniendo en cuenta que el reclamo fue presentado el 18 de agosto de 2014, este debe ser declarado improcedente por extemporáneo.
 - iii.- Sin perjuicio de lo anterior, el numeral 8.4.51 del Reglamento de Uso de Plataforma en las sedes aeroportuarias administradas por CORPAC, establece que el derecho que se paga por estacionamiento de aeronaves no incluye la seguridad de estas, siendo ello responsabilidad del explotador de las aeronaves.
- 3.- Con fecha 29 de setiembre de 2014, el Sr. LAGUNA presentó recurso de apelación contra la resolución N° 1, reiterando los argumentos esgrimidos en su reclamo y agregando lo siguiente:



- i.- La sola sustracción del combustible de su aeronave, no puede ser calificada como un daño generado como consecuencia de la negligencia o incompetencia de los funcionarios de CORPAC; pues resulta necesario demostrar que existió tal negligencia, lo que motivó que no interpusiera un reclamo en su oportunidad, dado que hubiese sido improcedente de pleno derecho, no obstante lo cual sí presentó una carta el 3 de marzo del 2014, comunicando el hecho ocurrido al jefe de aeropuertos de Yurimaguas.
 - ii.- En respuesta a la referida carta, 3 meses después, el jefe de Aeropuertos de CORPAC le remitió la Carta N° SPMS-1-411-2014.C, a la cual adjuntó documentos que demostrarían la responsabilidad de CORPAC en el hecho, por lo que recién en dicho momento, tomó conocimiento de la negligencia, incompetencia o dolo de CORPAC en el hurto del combustible.
 - iii.- Es a raíz de este descubrimiento que interpuso su reclamo el 18 de agosto de 2014 y dentro del plazo de 60 días previsto por el Reglamento de Reclamos de OSITRAN. Se debe tomar en cuenta que el plazo otorgado se contabiliza a partir de ocurridos los hechos o conocidos estos, por lo que al haber conocido los hechos el 16 de junio de 2014, el reclamo fue presentado dentro del plazo legal establecido.
 - iv.- En cuanto al numeral 8.4.51 del Reglamento de Uso de Plataformas de CORPAC que establece que el derecho que se paga por estacionamiento de aeronaves no incluye la seguridad de las mismas, afirmó que tal disposición contraviene lo dispuesto en el inciso a) del artículo 138 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, y el segundo párrafo del artículo 281 de su reglamento¹, los cuales señalan que el explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves por los daños que se originen como consecuencia de incumplimiento o de ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia o estacionamiento de aeronaves, salvo que CORPAC demuestre que adoptó las medidas necesarias para evitar dicho hurto, lo que no ha ocurrido en el presente caso.
 - v.- En consecuencia, CORPAC no puede pretender aplicar al presente caso una disposición que contraviene lo dispuesto expresamente en la Ley.
- 4.- El 16 de octubre de 2014, CORPAC elevó al Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos (en adelante, el TSC), el expediente administrativo y la absolución del recurso de apelación, reiterando los argumentos esgrimidos en la Resolución N° 1 que declaró improcedente el reclamo del Sr. LAGUNA, añadiendo lo siguiente:
- i.- El inicio de las acciones penales por parte del Sr. LAGUNA por la supuesta responsabilidad de CORPAC en el hurto del combustible, no suspende el plazo que tenía para interponer

¹ Aprobado por DECRETO SUPREMO N° 050-2001-MTC.

- su reclamo, el cual se encuentra establecido en el artículo 16 del Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de CORPAC. Agregó que las investigaciones que puedan ser realizadas por el Ministerio Público para determinar la responsabilidad penal de los autores, no excluye la posibilidad de iniciar el procedimiento administrativo de reclamos, por lo que en cumplimiento del Reglamento de Reclamos de CORPAC, al ser presentado el reclamo fuera del plazo de 60 días previsto, corresponde que sea declarado improcedente por extemporáneo.
- ii.- Respecto de los daños reclamados, de conformidad con el informe del Jefe de Aeropuertos de Yurimaguas, el único personal que tuvo acceso a la aeronave identificada con matrícula N° OB2053 desde el 10 de diciembre de 2013 al 25 de febrero de 2014, fue personal de las empresas Oma Aerodelta S.A.C. y Saeta E.I.R.L., el cual desmiente lo afirmado por la apelante en el sentido de que los trabajadores de empresas aéreas ingresaban en horas de la noche portando timbos, dado que todo movimiento irregular que atente contra la seguridad de las operaciones es inmediatamente reportado por personal de seguridad y vigilancia del aeropuerto.
 - iii.- Finalmente, indicó que el Programa de Seguridad del aeropuerto de Yurimaguas tiene como objetivo principal proteger el aeropuerto, mediante la eficaz y eficiente preparación y aplicación de los procedimientos de seguridad necesarios, a fin de cumplir con las disposiciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), las normas y recomendaciones establecidas en el anexo 17 de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y su aplicación a través de la RAP 107.
- 5.- El 28 de mayo de 2015, el apelante presentó un nuevo escrito, reiterando los argumentos expuestos en sus escritos anteriores y añadiendo lo siguiente:
- i.- En la copia del documento denominado Control de Ocurrencias, el vigilante de CORPAC, señor Pedro Tanchiva, indicó que a las 21:20 horas del 3 de febrero de 2014, se apersonó el mecánico de la empresa SARU para pedirle autorización para ingresar al aeropuerto a introducir carga a su aeronave, ocurriendo que posteriormente notó que este se encontraban cargando combustible, de lo que se acredita la negligencia del personal de CORPAC al permitir el ingreso de personas en altas horas de la noche, sin supervisión y sin verificar el contenido de la carga.
 - ii.- No es posible que los propietarios de las aeronaves velen por la seguridad de estas, pues ninguna persona puede ingresar al aeropuerto mientras este se encuentra cerrado.
- 6.- Tal como consta en el acta suscrita por el Secretario Técnico, en la Audiencia Conciliación llevada a cabo el 23 de junio de 2015, no pudo arribarse a ningún acuerdo debido a la inasistencia de la Entidad Prestadora. Con fecha 22 de julio de 2015 se realizó la vista de la causa en la que ambas partes informaron oralmente, quedando la causa al voto.



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
TRANSPORTE
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y
ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 257-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 3

- 7.- El 30 de julio del 2015, CORPAC presentó escrito de alegatos, reiterando los argumentos expuestos en sus escritos anteriores, agregando que siendo la pretensión del señor Laguna el resarcimiento por los daños y perjuicios generados por el robo del combustible y en la medida que de acuerdo a la normatividad vigente, el monto de la reparación puede ser fijado por acuerdo entre las partes vía arbitral o a través de un proceso judicial, el proceso de reclamos no es la vía idónea para amparar su pretensión.

II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN

- 8.- Las cuestiones en discusión son las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación.
 - ii.- Establece, si CORPAC es responsable de los daños generados por el hurto de combustible dentro del terminal aeroportuario de Yurimaguas.

III.- ANÁLISIS

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

Competencia de OSITRAN en la atención de reclamos

- 9.- La Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, señala que como organismo regulador, OSITRAN, tiene entre otras funciones, la de solucionar las controversias y reclamos presentados por los usuarios contra las entidades prestadoras bajo el ámbito de su competencia².
- 10.- En el mismo sentido, el artículo 6 de la Ley 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreos (Ley de creación de OSITRAN) y el artículo 10 del Reglamento General de OSITRAN (en adelante, el REGO)³, señalan entre las funciones de OSITRAN, la de solucionar las controversias y reclamos de los usuarios.
- 11.- Ahora bien, al respecto el artículo 37 del Reglamento de OSITRAN, (en adelante REGO) precisa lo siguiente:

² Léase la exposición de motivos de la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-OSITRAN mediante la cual se aprobó el Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, que entró en vigencia el 11 de junio de 2011, mediante publicación realizada en el diario oficial "El Peruano"

³ Aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y
ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 257-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 3

"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".

12.- En lo que al reclamo se refiere, el inciso b) del artículo 1 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en adelante, Reglamento de Reclamos)⁴ lo define 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.

(...)"

13.- 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, dentro de las cuales se encuentra la siguiente:

"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:

(...)

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.(...)"

⁴ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011 CD OSITRAN, respectivamente.

"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".

- 14.- En lo que se refiere a la competencia para la atención de los reclamos presentados, el artículo 38 del REGO⁵ prevé que es la Entidad Prestadora, en primera instancia, y el Tribunal de Solución de Controversias y Atención de Reclamos de OSITRAN, en segunda instancia, las entidades encargadas de atender los reclamos presentados por los usuarios.
- 15.- Dado lo expuesto, y de conformidad con el artículo 57 del Reglamento de Reclamos del OSITRAN⁶, 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.

De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

- 16.- De otro lado, están las normas de Aeronáutica Civil que regulan los aspectos técnicos operativos en la aviación comercial, y cuyo deber de supervisión recae en la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC), dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de sus funciones.
- 17.- 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.

5

"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".

⁶ 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".

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

18.- Sobre la competencia de la DGAC, 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; (...)"

19.- Por su parte el artículo 13 del Reglamento de la Ley General de Aeronáutica Civil 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."

20.- Asimismo, respecto a la responsabilidad frente a los usuarios por los daños generados por el incumplimiento de la normativa de la DGAC, el artículo 138 de la Ley de Aeronáutica Civil dispone lo siguiente:

"Artículo 138.- De la responsabilidad en el aeródromo público

El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves:

a) Por los daños que sufren las aeronaves en caso de incumplimiento o de ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia o estacionamiento de las aeronaves."

21.- Conforme a lo expuesto, la DGAC es el órgano de línea perteneciente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que tiene como principal función, fomentar, regular y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo así como la navegación aérea civil, garantizando el cumplimiento de la legislación aeronáutica del Perú, tales como las disposiciones establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las

Regulaciones Aeronáuticas Peruanas (RAP), siendo incluso la entidad competente para establecer la responsabilidad de los agentes que participan en las actividades de aviación civil, respecto de los daños que sean consecuencia del incumplimiento de la normativa del sector.

22.- Mientras tanto, el OSITRAN es el órgano al que le compete la regulación y supervisión de las entidades prestadoras encargadas de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, siendo que su actividad reguladora, para el caso de CORPAC, está dirigida a la regulación tarifaria por los servicios que presta, así como la atención de reclamos de los usuarios que versen sobre servicios u obligaciones cuya supervisión recaiga en el regulador.

De la pretensión del señor Alan Laguna

23.- En el presente caso, la pretensión del Sr. LAGUNA es que CORPAC, entidad que opera el aeropuerto de Yurimaguas, se haga responsable por el hurto del combustible de su aeronave mientras esta se encontraba estacionada dentro de las instalaciones de dicho aeropuerto; ocurriendo que a criterio del apelante, tal hurto sería consecuencia de la negligencia de parte de los funcionarios de la Entidad Prestadora en la aplicación de las medidas de seguridad dentro del referido aeropuerto, al permitir el ingreso de personas a un área restringida de sus instalaciones fuera del horario de atención.

24.- En ese sentido, corresponde analizar en primer lugar la normativa destinada a regular la seguridad que existir para el acceso al área restringida de las instalaciones de un aeropuerto⁷, lugar donde se encontraba estacionada la nave de propiedad del Sr. LAGUNA.

25.- Al respecto, de conformidad con lo dispuesto en la RAP 107, el robo de combustible de una aeronave puede ser calificado como un acto de interferencia ilícita, en la medida que la incapacita para realizar vuelo alguno. Al respecto, la referida norma establece lo siguiente:

"107.1 Aplicabilidad y definiciones.

Para los propósitos de la presente norma:

(1) Acto de interferencia ilícita. Acto

(...)

(ii) *De destruir una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo (...)"*

26.- Respecto a la Seguridad Aeroportuaria, la citada la RAP dispone lo siguiente:

⁷ Al respecto, la RAP 107, define el área restringida de la siguiente manera:

"Zona de seguridad restringida. Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo, los servicios de provisión de alimentos en la parte aeronáutica y los locales de limpieza de aeronaves".

"107.17 Seguridad del área de movimiento.

Todo operador de aeródromo, realizará las siguientes funciones de control:

1. Controlar el acceso a toda área de movimiento, lo cual incluye los métodos para impedir el ingreso de personas y vehículos terrestres no autorizados (...)
3. Detectar y efectuar una acción con prontitud para controlar toda penetración, o intento de la misma, en un área de movimiento por parte de una persona cuyo ingreso no está autorizado de conformidad con el programa de seguridad.

107.19 Sistema de control de acceso.

1. El operador del aeródromo tendrá un sistema, método o procedimiento que deberá garantizar solo el ingreso de personal autorizado a las zonas restringidas de acuerdo a su programa de seguridad."

27.- En este sentido, la RAP 107 es la norma que de manera explícita establece la obligación por parte de los aeródromos de establecer medidas de control a fin de evitar el acceso de personas no autorizadas dentro del área restringida de los aeropuertos o aeródromos; siendo ello controlado y supervisado por la autoridad competente, que en este caso es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, esto de conformidad con el artículo 8 y 11 de la Ley N° 27261⁸ según los cuales es el órgano que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil y "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"⁹.

28.- Teniendo en cuenta que la normativa de seguridad que establece las áreas de acceso restringido en las instalaciones aeroportuarias se encuentran reguladas por las RAP, y

⁸ Ley de Aeronáutica Civil Del Perú, Ley N° 27261.

"Artículo 8.- De la autoridad competente

8.1.- El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es la única Autoridad Aeronáutica Civil.

8.2.- La Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de las funciones que le señalan la presente Ley y su reglamentación".

"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".

⁹ Sobre el particular, este órgano administrativo ha emitido la "Directiva Técnica Extraordinaria N° 2: Regulación de los Requisitos Técnicos y Condiciones Operativas de Seguridad para el Desarrollo de las Actividades en Plataforma de los Operadores de Servicios Especializados Aeroportuarios".



considerando que es competencia de la DGAC el supervisar su estricto cumplimiento por parte de todos los agentes que participan en la aviación civil, corresponde a dicha entidad realizar la investigación que determine si en el presente caso, CORPAC incumplió con las obligaciones dispuestas en la Regulación de la Aeronáutica Peruana, y de ser el caso, si ello deriva en su responsabilidad ante el usuario por los daños y perjuicios sufridos, de ser el caso.

29.- Consecuentemente, teniendo en cuenta que la apelación del Sr. LAGUNA no se refiere a uno de los supuestos materia de reclamo en el Reglamento de Reclamos de OSITRAN, 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.

En virtud de los considerandos precedentes y, de acuerdo con lo establecido en los artículos 60 y 61 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN¹⁰;

SE RESUELVE:

PRIMERO.- DECLARAR IMPROCEDENTE la apelación interpuesta por el señor ALAN TROY LAGUNA LAGUNA contra la decisión contenida en la Carta N° GAP.079.2014.C, emitida por CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL 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 al señor ALAN TROY LAGUNA LAGUNA y de CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL S.A.

¹⁰ Reglamento de Reclamos de OSITRAN

"Artículo 60.- Procedimientos y plazos aplicables

(...)

*La Resolución del Tribunal de Solución de Controversias podrá:
Revocar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
Confirmar total o parcialmente la resolución de primera instancia;
Integrar la resolución apelada;
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".



PERÚ

Presidencia
del Consejo de Ministros

OSITRAN

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura de
TRIBUNAL DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y
ATENCIÓN DE RECLAMOS

EXPEDIENTE N° 257-2014-TSC-OSITRAN

RESOLUCIÓN N° 3

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