

RESOLUCION DE CONSEJO DIRECTIVO

Lima, 29 de octubre de 2009

Nº 039-2009-CD-OSITRAN

VISTOS: El escrito remitido por Aeropuertos del Perú S.A. recibido el 17 de julio de 2009, el escrito remitido por CORPAC S.A., recibido el 14 de agosto de 2009 y el Informe N° 026-09-GS-GAL-GRE-OSITRAN, emitido por las Gerencias de Supervisión, Asesoría Legal y Supervisión del 19 de octubre de 2009 ; y,

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. El 11 de diciembre de 2006 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) suscribió con la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A.¹ (en adelante, ADP), un contrato de concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del norte y nororiente del Perú, ubicados en las ciudades de Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Trujillo, Anta-Huaraz, Pisco, Chachapoyas, Cajamarca, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos².

¹ El adjudicatario del proceso de licitación fue el Consorcio Swissport GBH-Aeropuertos, conformado por Swissport Perú y GBH Investments, los cuales el 30 de octubre de 2006 crearon ADP.

² Al respecto, debemos precisar que a la fecha de suscripción del contrato se entregaron en Concesión los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto CAP. FAP Víctor Montes, ubicado en la ciudad de Talara.
- Aeropuerto CAP. FAP Pedro Canga Rodríguez, ubicado en la ciudad de Tumbes.
- Aeropuerto de Chachapoyas, ubicado en la ciudad de Chachapoyas.
- Aeropuerto CRL. FAP Francisco Secada Vignetta, ubicado en la ciudad de Iquitos.
- Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Del Castillo, ubicado en la ciudad de Tarapoto.
- Aeropuerto CAP. FAP David Abeazur Rengifo, ubicado en la ciudad de Pucallpa.
- Aeropuerto CAP. FAP Carlos Martínez Pinillos, ubicado en la ciudad de Trujillo.
- Aeropuerto Arias Graziani, ubicado en la ciudad de Anta.
- Aeropuerto Mayor Grl. FAP Armando Revoredo, ubicado en la ciudad de Cajamarca.

Luego, con la suscripción de las posteriores adendas, el Concedente procedió con la entrega de los siguientes aeropuertos:

- CAP. FAP Guillermo Concha, ubicado en la ciudad de Piura.
- CAP. FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo.
- Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en la ciudad de Pisco.

2. Con fecha 15 de febrero de 2008, se emitió el Informe N° 008-08-GS-GRE-GAL-OSITRAN³, en donde se concluyo, entre otras cosas, lo siguiente:

C. La interrupción del proceso de embarque del pasajero responde a las siguientes reglas generales de imputación de responsabilidad de los actores directamente involucrados en dicho proceso:

- a. Los casos en los que la imposibilidad de completar el proceso de embarque tiene que ver con acciones u omisiones en el ámbito de acción y responsabilidad del pasajero (dentro de las cuales está el poseer, portar la documentación correspondiente y tener conocimiento de los actos considerados ilícitos dentro del contexto de un viaje) la responsabilidad es del pasajero, por lo que corresponde a éste asumir nuevamente el pago de la TUUA.
- b. Los casos en los que el impedimento del proceso de embarque se debe a actuaciones directamente relacionadas al ámbito de responsabilidad de la línea aérea, corresponde a ésta asumir el nuevo pago de la TUUA, como parte del riesgo de su propio negocio. Dentro de tales supuestos se encuentran (las fallas técnicas de las aeronaves; los aspectos operacionales de éstas; las situaciones relativas a la tripulación; las decisiones adoptadas por la línea aérea que generan el impedimento de la conclusión del proceso de embarque y transporte aéreo, en los que la actuación del pasajero y el Operador del aeropuerto no son determinantes; así como las situaciones en las que el impedimento del proceso de embarque se debe a decisiones de la aerolínea relacionadas a la aplicación de su política comercial que están permitidas; tales como, el overbooking, pasajes stand by, entre otros).
- c. En los supuestos en los que la interrupción del proceso de embarque se relaciona con Eventos de Fuerza Mayor y/o Caso Fortuito relacionados con la operación del aeropuerto, se debe considerar las implicancias y riesgos que se asume el Concesionario al contraer la obligación

³ Dicho informe emite opinión respecto de los recursos de reconsideración presentados por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI) en contra del Acuerdo de Consejo Directivo N° 956-240-07-CD-OSITRAN (relativo al cobro de la Tarifa Únicada de Uso de Aeropuertos - TUUA a pasajeros menores de 2 años de edad y las causas reconocidas por LAP para la revalidación del pago de dicha tarifa).

de operar el aeropuerto; por lo que en tales eventualidades deben ser consideradas como parte de los riesgos naturales del negocio de operar la infraestructura aeroportuaria.

[El subrayado es nuestro]

3. Con fecha 27 de febrero de 2008, sobre la base del Informe antes mencionado, el Consejo Directivo de OSITRAN emitió la Resolución N° 011-2008-CD-OSITRAN, resolviendo lo siguiente:

Artículo 1°.- *Declarar FUNDADO el recurso de reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L., en el extremo referido a la forma de establecer la regla general de revalidación de la TUUA, la cual queda establecida del modo siguiente:*

Se paga la TUUA y su revalidación sólo procede en casos debidamente identificados y dados a conocer previamente en la comunidad aeroportuaria del AIJCh.

(...)

Artículo 3°.- *Declarar FUNDADO el recurso de reconsideración interpuesto por AETAI en el extremo referido a que el cierre del aeropuerto de destino debe ser una causa de revalidación de la TUUA por parte de LAP, puesto que se trata de un riesgo propio del negocio del operador del aeropuerto.*

(...)

Artículo 8°.- *Encargar a la Gerencia de Supervisión que realice los actos de supervisión necesarios para garantizar la adecuada y permanente difusión de los supuestos de revalidación de la TUUA por la interrupción del proceso de embarque.*

(...)

[El subrayado es nuestro]

4. Con fecha 01 de mayo de 2009, la señora Andrea Miyagusuku, identificada con DNI N° 40380895, presentó un reclamo por vía electrónica ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC) del MTC.
5. Sobre el particular, la señora Miyagusuku informó a la DGAC lo siguiente:
 - El 30 de abril de 2009, la señora Miyagusuku y su esposo, tenían programado volar vía LAN (vuelo LP303 de las 21:45 hrs.), de la

ciudad de Piura a la ciudad de Lima, el cual por los problemas reportados de cierre del AIJCh fue cancelado, informándoseles que dicho vuelo saldría el 1 de mayo a las 06:30 hrs.

- En ese sentido, el 1 de mayo de 2009, la señora Miyagusuku y su esposo registraron oportunamente su equipaje y posteriormente pasaron a la sala de embarque previo pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (en adelante, TUUA).
 - Posteriormente, les informaron que el mencionado vuelo saldría a las 18:15 hrs, razón por la cual tenían que volver a ingresar a la sala de embarque, procediendo el personal de LAN a devolver el comprobante de pago del TUUA.
 - Al llegar al ingreso a la sala de embarque, personal del Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha, de Piura, les impidió el pase argumentando que ya habían usado la TUUA, razón por la cual debían de volver a efectuar el pago por dicho concepto.
6. Con fecha 28 de mayo de 2009, el Director de Seguridad Aeronáutica de la DGAC del MTC, mediante Oficio N° 518-2009-MTC/12.04, hizo de conocimiento de OSITRAN los mencionados hechos, solicitando, entre otras cosas, se le informe si se ha establecido algún criterio de “revalidación” de la TUUA para el caso del Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha, de Piura.
7. Con fecha 12 de junio de 2009, mediante Informe N° 524-09-GS-OSITRAN, el Jefe de Aeropuertos de la Gerencia de Supervisión recomienda a dicha Gerencia lo siguiente:

... en aplicación del Artículo 6° de la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2008-CD-OSITRAN de fecha 27-02-08, se recomienda solicitar al Consejo Directivo, disponga que la Gerencia de Supervisión apruebe los supuestos específicos en que se revalidaría la TUUA en los aeropuertos de provincias, tanto en los aeropuertos concesionados actualmente a cargo de la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (ADP) como en los por concesionar en el futuro.(...)

[El subrayado es nuestro]

8. Con fecha 15 de junio de 2009, mediante Nota N° 805-09-GS-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión hace suyo el contenido del Informe N° 524-09-GS-OSITRAN, elevando la propuesta a la Gerencia General.
9. Con fecha 16 de junio de 2009, la Gerencia General dispuso que las Gerencias de Asesoría Legal, de Supervisión y de Regulación elaboren el informe y proyecto de resolución correspondiente.

10. Mediante Oficio N° 2249-09-GS-OSITRAN del 3 de julio de 2009, la Gerencia de Supervisión remitió a ADP la propuesta de “supuestos específicos de revalidación de la TUUA en los aeropuertos de provincia”, la cual contempla los siguientes casos de revalidación:

- (i) Demora o cancelación del vuelo, como consecuencia de Foreign Object Damage (FOD) en el aeropuerto.
- (ii) Demora o cancelación del vuelo, como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviario en el aeropuerto.
- (iii) Alertas de bomba en el aeropuerto.
- (iv) Cierre del aeropuerto de destino.
- (v) Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea Internacional, o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.
- (vi) Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias.
- (vii) Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
- (viii) Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- (ix) Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.
- (x) Las veces que un pasajero sospechoso de tráfico ilícito de drogas (TID) bajo la modalidad de ingesta, es trasladado a un área fuera de la zona restringida del aeropuerto y de forma posterior, se descarta toda sospecha de TID, por lo cual, el pasajero podrá continuar su proceso de embarque, previamente interrumpido por acciones fuera de su responsabilidad.

11. El 17 de julio de 2009, ADP comunicó a OSITRAN lo siguiente:

<<... estamos de acuerdo con las Reglas Generales de Imputación de Responsabilidad de los actores directamente involucrados en el proceso de embarque del pasajero establecidas en la parte considerativa de la Resolución del Consejo Directivo N° 011-2008-CD-OSITRAN (...), las mismas que se presentan como parámetros

para el establecimiento de los supuestos válidos de revalidación de la TUUA por parte de los aeropuertos de provincia.

En ese sentido, de lo supuestos presentados a través del Oficio N° 2249-09-GS-OSITRAN, el único que se encuentra fuera del ámbito de responsabilidad del Operador del Aeropuerto – conforme a lo señalado en la Resolución – es “El comprobado mal estado de salud del pasajero”; razón por la cual no estamos de acuerdo [con] la aplicación del mismo>>

[El subrayado es nuestro]

12. El 7 y 13 de agosto de 2009, las Gerencias de Supervisión y de Regulación, respectivamente, remitieron a CORPAC S.A. la propuesta de “supuestos específicos de revalidación de la TUUA en los aeropuertos de provincia”.
13. El 14 de agosto de 2009, CORPAC S.A. hace llegar a OSITRAN la propuesta con algunas modificaciones (ítems 6,8,11 y 12), conforme se detalla a continuación:
 - (i) Demora o cancelación del vuelo, como consecuencia de Foreign Object Damage (FOD) en el aeropuerto.
 - (ii) Demora o cancelación del vuelo, como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviario en el aeropuerto.
 - (iii) Alertas de bomba en el aeropuerto.
 - (iv) Cierre del aeropuerto de destino.
 - (v) Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea Internacional, o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.
 - (vi) Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias **y policiales**.
 - (vii) Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
 - (viii) Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), **CORPAC S.A. y/o Operadores de Aeropuertos**.
 - (ix) Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.

- (x) Las veces que un pasajero sospechoso de tráfico ilícito de drogas (TID) bajo la modalidad de ingesta, es trasladado a un área fuera de la zona restringida del aeropuerto y de forma posterior, se descarta toda sospecha de TID, por lo cual, el pasajero podrá continuar su proceso de embarque, previamente interrumpido por acciones fuera de su responsabilidad.
- (xi) ***Desembarque de pasajeros por factores meteorológicos y performance de la aeronave.***
- (xii) ***Demora de revisión de equipajes y/o declaración por pago de artículos de las Zonas Francas (Céticos) – Aduana.***

II. **ANÁLISIS**

2.1 **Respecto de los hechos ocurrido en el Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha, de Piura**

- 14. Como es de público conocimiento, las condiciones meteorológicas adversas (neblina) presentadas en el AIJCh, originaron la suspensión de las operaciones aéreas en dicho terminal, ocasionando a su vez, problemas en los aeropuertos de provincias, en los vuelos con destino hacia la ciudad de Lima.
- 15. De esta manera, las líneas aéreas se vieron forzadas a realizar postergaciones y/o cancelaciones de sus vuelos hacia la ciudad de Lima, originando ello la interrupción del proceso de embarque de pasajeros.
- 16. Sin embargo, en el caso del aeropuerto de Piura, dicha suspensión del proceso de embarque por causas meteorológicas, no permitió a los pasajeros exigir una revalidación de la TUUA, en vista que conforme al artículo 1º de la Resolución N°011-2008-CD-OSITRAN, los “*supuestos de revalidación de la TUUA por la interrupción del proceso de embarque*” son aplicables únicamente para el caso del AIJCh.
- 17. Como es de verse, la situación descrita en el párrafo anterior, implica una discriminación en el tratamiento a los usuarios finales (pasajeros) de los servicios aeroportuarios, hecho que contraviene el inciso 2 del artículo 2º de la Constitución de 1993, así como el literal d) del artículo 5º del Decreto Supremo N° 006-2009-PCM, Texto Único Ordenado de la Ley de Protección al Consumidor:

CONSTITUCIÓN DE 1993

Artículo 2.- *Derechos fundamentales de la persona*

Toda persona tiene derecho:

(...)

2. A la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole.

(...)

DECRETO SUPREMO N° 006-2009-PCM, TUO DE LA LEY DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR

Artículo 5.- En los términos establecidos por el presente Decreto Legislativo, los consumidores tienen los siguientes derechos:

(...)

d) Derecho a la protección de sus intereses económicos, mediante el trato equitativo y justo en toda transacción comercial

(...)

18. Estando a lo anterior, y en atención al principio jurídico “a igual razón, igual derecho”, corresponde extender los supuestos de revalidación de la TUUA aplicables al AIJCH, a los pasajeros que utilicen los servicios de terminales aeroportuarios de provincias del Perú, bajo el ámbito de competencia de OSITRAN.

2.2 Supuestos de Interrupción del Proceso de Embarque: Reglas Generales de Imputación de Responsabilidad

19. Al respecto, tenemos que en los considerandos de la Resolución N° 011-2008-CD-OSITRAN, se estableció lo siguiente:

26. *De manera consistente con pronunciamientos previos de OSITRAN y conforme a los criterios planteados por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, consideramos que la interrupción de un proceso de embarque del pasajero, responde a reglas generales de imputación de responsabilidad de los actores directamente involucrados en dicho proceso de prestación del servicio:*

a. *El pasajero.*

b. *La aerolínea.*

c. *El Operador del aeropuerto (LAP)*

27. *En efecto, pueden existir casos en los que la imposibilidad de completar el proceso de embarque tiene que ver con acciones u omisiones en el ámbito de acción y responsabilidad del pasajero; dentro de las cuales está el poseer, portar la documentación correspondiente y tener conocimiento de los actos considerados ilícitos dentro del contexto de un viaje.*

En ese caso, si el incumplimiento de dichas obligaciones impide el proceso de embarque, la responsabilidad será del propio pasajero, por lo que corresponde a este asumir nuevamente el pago de la TUUA.

En este caso en particular, es pertinente considerar lo establecido en el Artículo 1155º del Código Civil, el cual señala que: << Si la prestación resulta imposible por culpa del acreedor (de la prestación del servicio, que es en este caso el pasajero), la obligación del deudor (LAP, como operador del aeropuerto debe la prestación del servicio) queda resuelta, pero éste conserva el derecho a la contraprestación, si la hubiere>>.

Igual regla se aplica cuando el cumplimiento de la obligación depende de una prestación previa del acreedor y, al presentarse la imposibilidad, éste hubiera sido constituido en mora.

Si el deudor obtiene algún beneficio con la resolución de la obligación, su valor reduce la contraprestación a cargo del acreedor.

28. Asimismo, existen situaciones en las que el impedimento del proceso de embarque se debe a actuaciones directamente relacionadas al ámbito de responsabilidad de la línea aérea. En consecuencia, en dichos supuestos corresponde a la línea aérea asumir el nuevo pago de la TUUA, puesto que se trata de riesgos de su propio negocio.
29. En consecuencia, los supuestos en los que corresponde a la línea aérea asumir el costo del nuevo pago de la TUUA son los siguientes:
- Las fallas Técnicas de las aeronaves;
 - Los aspectos operacionales;
 - Vencimiento del “Duty Time”;
 - Las situaciones relativas a la tripulación;
 - Las decisiones adoptadas por la línea aérea que generan el impedimento de la conclusión del proceso de embarque y transporte aéreo, en los que la actuación del pasajero y el Operador del aeropuerto no son determinantes.
 - Situaciones en las que el impedimento del proceso de embarque se debe a decisiones de la aerolínea relacionadas a la aplicación de su política comercial que están permitidas; tales como, el overbooking, pasajes stand by, entre otros).
30. Finalmente, existen situaciones en las que la interrupción del proceso de embarque se relaciona con Eventos de Fuerza Mayor (los que no se puede evitar ni prever) y Caso Fortuito (hechos que no se puede evitar pero sí prever), que en

estricto no puede imputarse a la responsabilidad de ninguno de los actores antes mencionados (pasajeros, aerolíneas, Operadores de Aeropuerto).

En tales casos, se debe considerar las implicancias y riesgos que se asume el Concesionario al contraer la obligación de operar el aeropuerto. En ese sentido, se debe considerar dichas eventualidades como parte de los riesgos naturales del negocio de operar la infraestructura aeroportuaria que asume el Concesionario al suscribir el contrato de concesión.

*Mención específica merece el caso de “**cierre de aeropuerto de destino**”, en el que esta eventualidad se formaliza (en aplicación de la normativa sectorial) a través de la emisión del correspondiente NOTAM por parte de la DGAC (criterio ya contemplado por LAP dentro de las causales de revalidación de la TUUA), con el fin de poner en conocimiento de toda la comunidad involucrada en las operaciones aéreas, de la ocurrencia de tal situación.*

31. *En consecuencia, sin perjuicio de los casos específicos planteados por LAP o por las líneas aéreas, todos los casos responden a reglas generales de asignación de responsabilidad generada por la interrupción del proceso de embarque; sea imputable al pasajero, a la aerolínea o al Operador del Aeropuerto. Por tanto, al establecerse la regla general, se ha establecido ex – ante a quién corresponde asumir el nuevo pago de la TUUA, lo que permite a todos los involucrados en el proceso tener las reglas de responsabilidad claras y con ello la información relevante que requieren respecto a la prestación del servicio. De esta manera, el regulador espera inducir a las partes que pueden evitar estos inconvenientes a menores costos a tomar las medidas necesarias para minimizar este tipo de ocurrencias, en beneficio del servicio final prestado a los usuarios.*

[El subrayado es nuestro]

20. Como puede observarse, si bien es cierto dichas reglas generales se establecieron para el caso de la suspensión de los procesos de embarque acaecidos en el AIJCh, dichos casos resultan aplicables respecto de cualquier terminal aeroportuario del país.

2.3 Marco Técnico - Operativo

Posición de ADP

21. Tal como puede observarse de los antecedentes del presente documento, ADP alcanzó a OSITRAN sus comentarios a los supuestos de revalidación de la TUUA, señalando, entre otras cosas, lo siguiente:

En este sentido, de los supuestos presentados a través del Oficio N° 2249-09-GS-OSITRAN, el único que se encuentra fuera del ámbito de responsabilidad del Operador del Aeropuerto -...- es "El comprobado mal estado de salud del pasajero"; razón por la cual no estamos de acuerdo la aplicación del mismo.

22. Sobre el particular, el supuesto específico propuesto por OSITRAN, establece lo siguiente:

5. Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea nacional o internacional, o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.

23. Este supuesto está referido al pasajero que, habiendo cumplido con todos los pagos, controles y/o revisiones (TUUA, rayos x, arco detector de metales), y que estando en sala de embarque o por embarcarse o dentro de la aeronave, sufra algún mal repentino e imprevisto que obligue a proporcionarle atención médica, y por consiguiente, pierda su vuelo.

Es más, existen situaciones en las que la interrupción del proceso de embarque se relaciona con eventos de fuerza mayor (los que no se puede evitar ni prever), como en el caso de un mal repentino, que en estricto no puede imputarse a la responsabilidad del pasajero, línea aérea u operador del aeropuerto.

En tales casos, se deben considerar las implicancias y riesgos que asume el operador al contraer la obligación de operar el aeropuerto. En ese sentido, se debe considerar dichas eventualidades como parte de los riesgos naturales del negocio de operar la infraestructura aeroportuaria.

Posición de CORPAC

24. Tal como puede observarse de los antecedentes del presente documento, Corpac S.A. alcanzó a OSITRAN sus comentarios a los supuestos de revalidación de la TUUA, señalando, entre otras cosas, lo siguiente:

...le hacemos llegar la propuesta presentada por vuestro Organismo, con algunas modificaciones y aportes, las mismas que se han resaltado (ítems 6, 8, 11 y 12) teniendo en consideración las coordinaciones realizadas con las diferentes Sedes Aeroportuarias administradas por CORPAC S.A.

25. En ese sentido, para el caso del supuesto 6, Corpac S.A. propone el siguiente texto:

6. Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias y policiales.

26. Al respecto, si bien es cierto, en los aeropuertos con operaciones internacionales, los problemas de homonimia son generados o detectados por las autoridades migratorias, en aeropuertos de provincias que no tienen este tipo de operación, estos pueden ser generados o detectados por las autoridades policiales.

27. Por lo tanto, consideramos atendible la propuesta mencionada, proponiendo la siguiente redacción:

6. Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias o policiales.

28. De otro lado, con relación al supuesto 8, Corpac S.A. ha propuesto la siguiente redacción:

*8. Demora o cancelación de vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil, **CORPAC S.A. y/o Operadores de Aeropuertos.***

29. Respecto a los avisos NOTAM (Notice to Airmen) que forman parte de la documentación integrada de información aeronáutica del Estado Peruano, la DGAC, mediante el Oficio Circular N° 001-2008-MTC/12.04, de fecha 23 de enero del 2008, el mismo que obra en el expediente administrativo, ha puntualizado lo siguiente:

1) *Emisión de avisos NOTAM relacionados a modificaciones o condiciones imprevistas o fortuitas en Aeródromos y Aeropuertos del país: “Es función de la Oficina NOTAM Internacional (NOF Lima) de CORPAC, ...”*

2) *Emisión de avisos NOTAM relacionados a modificaciones o condiciones imprevistas o fortuitas en espacios aéreos designados, servicios e instalaciones de navegación aérea en la FIR Lima: “.....está a cargo de CORPAC a través de sus dependencias a nivel nacional y de su Oficina NOF Lima”.*

3) *Emisión de avisos NOTAM relacionados a modificaciones o condiciones planificadas o previstas: “.....será solicitada de manera formal a la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC.....”*

30. Como puede observarse, del mencionado Oficio se desprende que las autoridades que pueden emitir los NOTAMs, son la DGAC y CORPAC S.A., razón por la cual consideramos atendible la propuesta sobre este supuesto, debiendo modificarse de la siguiente manera:

8. Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) o por la

*Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
(CORPAC S.A).*

31. De otro lado, con relación al supuesto 11, Corpac S.A. ha propuesto la siguiente redacción:
11. Desembarque de pasajeros por factores meteorológicos y Performance de la aeronave.
32. Al respecto, observamos que el tema relacionado con las condiciones meteorológicas se encuentra contemplado en el supuesto 7, que indica lo siguiente:
7. Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
33. De otro lado, con relación al tema de la *performance de la aeronave*, debemos mencionar que dicho extremo fue analizado al elaborarse los supuestos de revalidación para el caso del AIJCh, no incluyéndose el mismo debido a que se consideró que dicho tema es de responsabilidad de la línea aérea.
34. En virtud de lo expuesto, no consideramos aplicable la propuesta efectuada por Corpac S.A. en este extremo.
35. Finalmente, con relación al supuesto 12, Corpac S.A. ha propuesto la siguiente redacción:

12. Demora de revisión de equipajes y/o declaración por pago de artículos de las Zonas Francas (Ceticos) – Aduana.

Al respecto, el tema de revisión de equipajes y/o artículos de las Zonas Francas (Ceticos) – Aduana, es un tema puntual y particular de un sólo aeropuerto, por lo que no resulta aplicable a todos los aeropuertos de provincias. Además, es tema relacionado con la actitud del pasajero, es decir, llegar al aeropuerto con la suficiente anticipación para cumplir con la revisión de su equipaje, en suma son aspectos externos que no competen a la Empresa Prestadora, por lo tanto, no consideramos atendible, este aporte de CORPAC S.A.

En mérito a las funciones previstas en el Literal a) del Numeral 7.1 del Artículo 7° de la Ley N° 26917, el Literal a) del Numeral 3.1 del Artículo 3°, de la Ley N° 27332 – Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, y el Artículo 32° del Reglamento General de OSITRAN, aprobado por D.S. N° 044-2006-PCM y normas modificatorias, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su sesión de fecha 29 de octubre de 2009 y, sobre la base del análisis contenido en el Informe de vistos.

SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Aprobar los supuestos específicos en que se revalidará la TUUA en los aeropuertos de provincias del Perú, bajo el ámbito de competencia de OSITRAN, que en Anexo se adjunta a la presente Resolución, bajo la denominación “Supuestos Específicos de Revalidación de la TUUA en Aeropuertos de Provincias del Perú bajo el ámbito de competencia de OSITRAN”.

Artículo 2º.- Disponer que, en caso de surgir supuestos adicionales, éstos deberán ser puestos a consideración de OSITRAN, en cuyo caso, luego de ser debidamente analizados podrán ser aprobados e incorporados por la Gerencia de Supervisión.

Artículo 3º.- Encargar a la Gerencia de Supervisión realice los actos de supervisión necesarios para garantizar la adecuada y permanente difusión de los supuestos de revalidación de la TUUA por la interrupción del proceso de embarque.

Artículo 4º.- Disponer que las Entidades Prestadoras: Aeropuertos del Perú S.A. (ADP) y CORPAC S.A., en el plazo de 10 (diez) días hábiles, den a conocer a la comunidad aeroportuaria de los distintos aeropuertos de provincias los supuestos específicos de Revalidación de la TUUA que se aprueban a través de la presente Resolución.

Artículo 5º.- Disponer que se ponga en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (ADP) y de CORPAC S.A., el presente Informe de vistos para los fines correspondientes.

Artículo 6º.- Autorizar la publicación de la presente Resolución en la página web institucional (www.ositran.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

JUAN CARLOS ZEVALLOS UGARTE
Presidente del Consejo Directivo

Reg. Sal. PD N° 20385-09

ANEXO

SUPUESTOS ESPECIFICOS EN LOS QUE SE REVALIDARÁ LA TUUA EN LOS AEROPUERTOS DE PROVINCIAS DEL PERÚ, BAJO EL ÁMBITO DE COMPETENCIA DE OSITRAN

1. Demora o cancelación del vuelo, como consecuencia de Foreign Object Damage (FOD) en el aeropuerto.
2. Demora o cancelación del vuelo, como consecuencia de Fauna Silvestre o Peligro Aviarío en el aeropuerto
3. Alertas de bomba en el aeropuerto
4. Cierre del aeropuerto de destino.
5. Comprobado mal estado de salud del pasajero, debiendo acreditarse el mismo exclusivamente mediante descripción del médico asignado al aeropuerto, del médico de la Dirección de Sanidad Aérea nacional o internacional, o mediante decisión del Capitán de la aeronave en la que el pasajero fuera a embarcarse.
6. Detención o retraso determinante, causados por problemas de homonimia generada por las autoridades migratorias o policiales.
7. Demora o cancelación del vuelo debido a condiciones meteorológicas comprobadas.
8. Demora o cancelación del vuelo debido a la emisión de un NOTAM por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) o por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC S.A.).
9. Demora o cancelación de vuelo por daños ocurridos en la pista de aterrizaje.
10. Las veces que un pasajero sospechoso de tráfico ilícito de drogas (TID) bajo la modalidad de ingesta, es trasladado a un área fuera de la zona restringida del aeropuerto y de forma posterior, se descarta toda sospecha de TID, por lo cual, el pasajero podrá continuar su proceso de embarque, previamente interrumpido por acciones fuera de su responsabilidad.