



EXPEDIENTE N° : 215-2016-TSC-OSITRAN

APELANTE : FUERZA AÉREA DEL PERÚ

ENTIDAD PRESTADORA : AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.

ACTO APELADO : Decisión contenida en la Carta N° 89-2016-GO-AdP

RESOLUCIÓN N° 1

Lima, 19 de octubre de 2018

SUMILLA: *Corresponde revocar la resolución que declaró infundado el reclamo presentado al encontrarse acreditada la responsabilidad de la Entidad Prestadora por los daños ocasionados al usuario como consecuencia de la prestación deficiente del servicio de estacionamiento en el Aeropuerto de Chachapoyas.*

VISTOS:

El recurso de apelación interpuesto por la FUERZA AÉREA DEL PERÚ (en adelante, FAP o la apelante) contra la decisión contenida en la Carta N° 89-2016-GO-Adp, emitida por AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (en lo sucesivo, ADP o la Entidad Prestadora); y,

CONSIDERANDO:

I.- ANTECEDENTES:

- 1.- El 11 de marzo de 2016, la FAP presentó un reclamo manifestando su malestar respecto del incidente ocurrido con la aeronave MI-171SH FAP N°609, la cual se encontraba estacionada en la Plataforma del Aeropuerto de Chachapoyas; solicitando que ADP se hiciera responsable por los daños ocasionados a ésta, así como por la sustracción de cuatro (4) visores nocturnos que se encontraban dentro de ella.
- 2.- Con fecha 18 de marzo de 2016, la FAP presentó un escrito complementario a su reclamo, al cual adjuntó los siguientes documentos:
 - i.- Proforma de la empresa NIGHTLINE INC. correspondiente a visores nocturnos del mes de febrero de 2016.



- ii.- Cotización por servicio de instalación de puerta de acceso a compartimiento de carga de la aeronave MI-171SH FAP N°609.
 - iii.- Acta de constatación policial de fecha 11 de marzo de 2016 firmada por el señor Johan Rojas Epiquen.
 - iv.- Copia certificada de la denuncia policial de fecha 11 de marzo de 2016.
- 3.- Mediante Carta N° 272-2016-GR-Adp notificada el 23 de marzo de 2016, ADP solicitó a la FAP la remisión de información vinculada a las circunstancias en las que se produjeron los hechos alegados en el reclamo.
- 4.- Mediante Carta de fecha 29 de marzo de 2016, precisó que si bien en la denuncia policial presentada en el escrito complementario al reclamo de fecha 28 de marzo, se mencionó que el número de parte de uno de los visores nocturnos extraviados era NP:M929, NS:569; en realidad debería decir NP: M929, NS:568, remitiendo además la información solicitada por ADP adjuntando los siguientes documentos:
- i.- Lista del material adicional asignado a la aeronave MI-171SH FAP N°609.
 - ii.- Nota de entrada al almacén del Grupo Aéreo N° 3, en el cual se consignan los números de parte y serie de los equipos de visión nocturna asignados por el Ministerio de Defensa.
 - iii.- Acta de constatación y denuncia policial, ambas de fecha 11 de marzo de 2016.
 - iv.- Registro de la torre de control en el que se visualiza la comunicación del piloto de la aeronave, así como la solicitud de ingreso y parqueo de la aeronave MI-171SH FAP N°609.
- 5.- Mediante Carta N° 89-2016-GO-AdP notificada el 27 de abril de 2016, ADP declaró infundado el reclamo argumentando lo siguiente:
- i.- ADP es la empresa concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos del Perú en virtud del Contrato de Concesión suscrito el 11 de diciembre de 2006, rigiéndose por las normas dispuestas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), las cuales fueron emitidas en concordancia con lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.
 - ii.- ADP cuenta con un Programa de Seguridad del Aeropuerto aprobado por la DGAC el 22 de julio de 2014, aplicable a todos los usuarios que desarrollan alguna actividad en las instalaciones del Aeropuerto, esto es, para las aeronaves que aterrizan y/o se estacionan en la plataforma.
 - iii.- Conforme al numeral 7.7.2 del referido Programa de Seguridad, así como al numeral 12.7 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, los explotadores aéreos son responsables de la seguridad de sus aeronaves mientras éstas permanezcan estacionadas en las plataformas de los Aeropuertos donde hayan aterrizado, por lo que el extremo del reclamo referido a los daños que habría sufrido la aeronave MI-171SH FAP N°609 durante su permanencia en el Aeropuerto de Chachapoyas es infundado toda vez que la FAP debió encargarse de custodiarla.



- iv.- Con relación a los bienes extraviados, del acta de constatación policial de fecha 11 de marzo de 2016, se advierte que el personal de ADP se percató de lo ocurrido, por lo que procedió a reportar la ocurrencia con el Jefe de Seguridad y esperar a la tripulación de la aeronave, quienes al llegar la revisaron consignando el Técnico Paz Mío lo siguiente: *"que todo quede ahí", "no les faltaba absolutamente nada" (sic).*
- v.- La documentación adicional presentada por la FAP no acreditó la presencia de los bienes materia de reclamo como parte del equipamiento con el que la aeronave arribó al aeropuerto; por el contrario, evidenció que desde fines del mes de enero venían evaluando la compra de nuevos visores.
- vi.- ADP carece de evidencias suficientes sobre la preexistencia de los bienes reportados como extraviados, así como que estos hayan estado a bordo de la aeronave y que se hayan extraviado durante su estadía en el aeropuerto.
- 6.- Con fecha 17 de mayo de 2016, la FAP presentó recurso de apelación manifestando lo siguiente:
- i.- El Grupo Aéreo N° 3 realiza operaciones aéreas de apoyo a la Presidencia de la República. Los hechos ocurridos el 11 de marzo se produjeron en un vuelo destinado al Presidente; situación que representaba una grave amenaza contra su seguridad.
- ii.- Es una ofensa que ADP señale que la FAP venía evaluando la compra de nuevos visores desde el mes de enero, pues la información remitida a la entidad prestadora fue brindada por el Servicio de Material de Guerra, organismo técnico de material de guerra, que coincidentemente contaba con una cotización del mes de enero de sus posibles compras.
- iii.- La única persona autorizada para brindar su manifestación era el Comandante FAP Alfredo Javier Zavalaga Calienes, piloto de la aeronave, como en su momento lo hizo presentando la denuncia policial respecto del robo de los cuatro visores nocturnos; por lo que, la manifestación del técnico Paz Mío en el acta de constatación policial no debe tomarse en consideración.
- iv.- Con relación a la preexistencia de los cuatro visores nocturnos, ésta ha sido debidamente acreditada con la copia de la denuncia policial realizada dos horas después de haberse verificado los hechos.
- v.- Adjuntan un vale de préstamo de material N° 015-2016 de fecha 02 de marzo de 2016, mediante el cual el Servicio Mecánico de Radio del Escuadrón de Comunicaciones N° 305 entrega al mecánico de la aeronave MI-171SH FAP N°609 los cuatro (4) visores nocturnos que luego habrían sido sustraídos, así como el vale s/n de fecha 08 de marzo de 2016, en el cual se evidencia que los mecánicos de la referida aeronave se relevan con los cuatro visores materia del reclamo.



- 7.- El 07 de junio de 2016, ADP elevó al Tribunal de Solución de Controversias (en adelante, el TSC) la absolución del recurso de apelación reiterando los argumentos que declararon infundado el reclamo, añadiendo lo siguiente:
- i.- Debe precisarse que si bien la aeronave MI-171SH realiza operaciones de apoyo a la Presidencia de Republica, dicha aeronave no transportaba al Presidente.
 - ii.- Tanto el Técnico Paz Mio como el Técnico Cortez Miño se encontraban autorizados para rendir sus manifestaciones, pues ambos se encontraban en la Plataforma al momento de realizar la constatación policial de acuerdo con lo descrito en el Acta de constatación.
- 8.- Con fecha 09 de agosto de 2018, la FAP presentó un escrito en el cual manifestó lo siguiente:
- i.- ADP es responsable por los daños producidos a la aeronave mientras se encontraba parqueada al interior del Aeropuerto de Chachapoyas, por lo que corresponde aplicar el régimen de seguros establecido en la cláusula 11.2) de su Contrato de Concesión.
 - ii.- En el marco de la investigación fiscal iniciada por la Fiscalía Penal de Chachapoyas, mediante Oficio de fecha 27 de mayo de 2016, el representante del Ministerio Público solicitó a ADP los videos grabados por las cámaras de seguridad entre el 10 y 12 de marzo de 2016; sin embargo, mediante Carta de fecha 01 de junio de 2016, el Jefe de Seguridad del Aeropuerto de Chachapoyas informó que el aeródromo no contaba con cámaras, lo que manifiesta la falta de seguridad en el referido aeródromo, así como el incumplimiento por parte del Jefe de Seguridad de sus funciones establecidas en el literal b) numeral 7 del Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2006-MTC.
 - iii.- De la revisión de los actuados en la investigación fiscal se advirtió que la empresa J&V RESGUARDO SELVA S.A. brindaba el servicio de seguridad en el aeropuerto de Chachapoyas. Asimismo, según las Resoluciones Directorales N° 203-2010 y 112-2014-MTC/12 emitidas por la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la Dirección de Aeronáutica Civil, el otorgamiento del permiso de operaciones de servicios especializados aeroportuarios está condicionado a la presentación de pólizas o certificados de seguros que puedan cubrir los riesgos derivados de la actividad, por lo que ADP y la empresa J&V RESGUARDO SELVA S.A. deben velar por la seguridad dentro de las instalaciones aeroportuarias, así como cubrir los daños que puedan ocasionarse a las naves.
- 9.- El 14 de agosto de 2018, se realizó la audiencia de vista de la causa con la asistencia de ambas partes, quedando la causa al voto.



II.- CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

- 10.- Son cuestiones a dilucidar en la presente resolución, las siguientes:
- i.- Determinar la procedencia del recurso de apelación interpuesto por la FUERZA AEREA DEL PERÚ contra la decisión contenida en la Carta N° 89-2016-GO-Adp emitida por AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.
 - ii.- Determinar si AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. es responsable por los daños alegados.

III.- ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES EN DISCUSIÓN:

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

- 11.- La materia del presente procedimiento versa sobre los daños ocasionados a la aeronave MI-171SH FAP N°609, así como por el presunto hurto de equipamiento del interior de la aeronave estacionada en la Plataforma del Aeropuerto de Chachapoyas; situación que se encuentra prevista como materia de reclamo en el literal d) del artículo 5 del Reglamento de Atención de y Solución de Reclamos de Usuarios de ADP¹ (en adelante, Reglamento de Reclamos de ADP) y el literal d) del artículo 33 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN (en lo sucesivo, Reglamento de Reclamos de OSITRAN).
- 12.- De conformidad con el artículo 24 del Reglamento de Reclamos de ADP², concordante con el artículo 59 del Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el plazo que tiene el usuario para la interposición del recurso de apelación es de 15 días hábiles desde el día siguiente de recibida la notificación del acto administrativo que se pretende impugnar.
- 13.- Al respecto, de una revisión del expediente, se advierte lo siguiente:
- i.- La decisión contenida en la Carta N° 89-2016-GO-AdP fue notificada a la FUERZA AEREA DEL PERÚ el 27 de abril de 2016.

¹ Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de ADP, aprobado por la Resolución N° 051-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 5°: Materia de los reclamos:

(...)

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 AdP, sus funcionarios o dependientes.

(...)"

² Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios de ADP, aprobado por la Resolución N° 051-2011-CD-OSITRAN

"Artículo 24°: Recurso de apelación:

Se interpone contra la carta de respuesta emitida por el Entidad Prestadora o cuando el usuario haga valer el silencio administrativo negativo en los casos en que no se resuelva el recurso de reconsideración.

Se interpone ante la Gerencia de Aeropuerto en un plazo máximo de quince (15) días contados a partir de la notificación de la carta de respuesta que se impugna."



- ii.- El plazo máximo que tenía la FAP para interponer el recurso de apelación venció el 18 de mayo de 2016.
 - iii.- La FAP apeló el 17 de mayo de 2016, es decir, dentro del plazo legalmente previsto.
- 14.- De otro lado, el recurso de apelación cumple con lo dispuesto en el artículo 218 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 (en adelante, TUO de la LPAG)³, al tratarse de cuestiones de puro derecho y diferente interpretación de las pruebas producidas respecto de la presunta responsabilidad de ADP por los daños ocasionados a la aeronave MI-171SH FAP, así como por la sustracción de cuatro (4) visores nocturnos que se encontraban en su interior.
- 15.- Verificándose que el recurso de apelación cumple con los requisitos de admisibilidad y procedencia exigidos por el marco normativo, corresponde analizar los argumentos de fondo que lo sustentan.

III.2.- EVALUACIÓN DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

- 16.- Sobre el particular, en el presente procedimiento la FAP le imputa responsabilidad a ADP por los daños ocasionados a la puerta de la aeronave MI-171SH FAP durante su estadía en el Aeropuerto de Chachapoyas, mientras esta se encontraba estacionada en la referida infraestructura y por la posterior sustracción de cuatro (4) visores nocturnos que se encontraban dentro de la referida aeronave.
- 17.- Por su parte, ADP ha señalado que en virtud a lo dispuesto a las normas que regulan la seguridad aeroportuaria aprobadas por la DGAC, correspondía a la FAP la custodia y resguardo de los bienes que se encontraban dentro de la referida nave. Asimismo, indicó que no se habría acreditado la presencia de los cuatro (4) visores nocturnos como parte del equipamiento o accesorios de la aeronave MI-171SH FAP, así como tampoco su extravío.
- 18.- Al respecto, es importante precisar que conforme lo establece el literal k) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios (en adelante, el Reglamento de Usuarios)⁴, los usuarios de la Infraestructura de Transporte de Uso Público aeroportuaria tienen el derecho a utilizar está en condiciones de seguridad, conforme se aprecia a continuación:

***"Derechos del usuario
Artículo 7.- De los derechos del usuario***

³ TUO de la LPAG

"Artículo 218.- Recurso de apelación

El recurso de apelación se interpondrá cuando la impugnación se sustente en diferente interpretación de las pruebas producidas o cuando se trate de cuestiones de puro derecho, debiendo dirigirse a la misma autoridad que expidió el acto que se impugna para que eleve lo actuado al superior jerárquico".

⁴ Vigente a la fecha de sucedidos los hechos



Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los usuarios tienen también los siguientes derechos:

(...)

k) A la seguridad

Consiste en poder usar la ITUP portuaria y aeroportuaria en condiciones de seguridad, las que deberán ser provistas por la Entidad Prestadora de acuerdo a lo establecido por el respectivo contrato de concesión”.

- 19.- Por otro lado, el indicado Reglamento de Usuarios establece que los usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los dependientes de las Entidades Prestadoras, conforme se aprecia a continuación:

"Derechos del usuario

Artículo 7.- De los derechos del usuario

Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los usuarios tienen también los siguientes derechos:

(...)

j) Al derecho a la reparación de daños

Los Usuarios tienen derecho a la reparación de daños o pérdidas que sean provocados por negligencia, incompetencia o dolo de los funcionarios y/o dependientes de las Entidades Prestadoras”.

Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:

(...)

- a) *En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen.*

(...)

- d) *En la medida que el contrato de concesión o las normas legales vigentes lo prevean, contratar seguros contra accidentes y otros. Además las Entidades Prestadoras deberán reparar los daños a los usuarios, y a sus bienes, en la medida que resulten responsables, de conformidad con lo previsto en el Código Civil y el Código de Protección y Defensa del Consumidor, en lo que resulte pertinente”.*

- 20.- De lo citado se tiene que la reparación de los daños provocados a los usuarios con ocasión de los servicios brindados, es un derecho reconocido a estos y una obligación de la Entidad Prestadora.



Sobre la prueba de los daños

21.- A fin de definir y establecer la responsabilidad por daños, la propia norma sectorial nos remite a las reglas establecidas en el Código Civil.

22.- Al respecto, el artículo 1321 del Código Civil señala lo siguiente:

"Artículo 1321.- Queda sujeto a la indemnización de daños y perjuicios quien no ejecuta sus obligaciones por dolo, culpa inexcusable o culpa leve.

El resarcimiento por la inexecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, en cuanto sean consecuencia inmediata y directa de tal inexecución.

Si la inexecución o el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de la obligación, obedecieran a culpa leve, el resarcimiento se limita al daño que podía preverse al tiempo en que ella fue contraída".

[El subrayado y resaltado es nuestro]

23.- Como se desprende del párrafo anterior, procede el resarcimiento por los daños y perjuicios, en la medida que sean consecuencia inmediata y directa de la inexecución de una obligación, o de su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso.

24.- Sin embargo, el artículo 1331 del Código Civil prescribe que "la prueba de los daños y perjuicios y de su cuantía corresponde al perjudicado por la inexecución de una obligación, o por su incumplimiento parcial, tardío o defectuoso".

25.- Es preciso resaltar que los elementos de la responsabilidad contractual son el hecho generador del daño, en este caso el incumplimiento de una obligación o su cumplimiento defectuoso o tardío (que puede haberse presentado por dolo o culpa), el nexo causal entre el hecho y el daño, y finalmente el daño mismo. Al respecto, con un poco más de detalle, Juan Espinoza Espinoza señala que los elementos constitutivos de la responsabilidad civil (contractual o extracontractual) son⁵:

- La imputabilidad: la capacidad que tiene el sujeto para hacerse responsable civilmente por los daños que ocasiona.
- La ilicitud o antijuridicidad: la constatación que el daño causado no está permitido por el ordenamiento jurídico.
- El factor de atribución: el supuesto justificante de la atribución de responsabilidad del sujeto.

⁵ ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil". Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú.



- El nexo causal: la vinculación entre el evento lesivo y el daño producido.
 - El daño, que comprende las consecuencias negativas derivadas de la lesión de un bien jurídico tutelado.
- 26.- Respecto al elemento denominado daño, la doctrina señala que este *"no puede ser entendido sólo como la lesión de un interés protegido, por cuanto ello resulta equívoco y sustancialmente impreciso⁶: el daño incide más bien en las consecuencias, aquellos efectos (negativos) que derivan de la lesión del interés protegido"*⁷.
- 27.- En tal sentido, se desprende del párrafo anterior que los daños no solo incluyen la lesión sufrida per se sino también todos aquellos aspectos negativos que se presenten como consecuencia de dicho daño, siempre y cuando se verifique que éstos devienen del mismo hecho dañoso.
- 28.- Asimismo, de acuerdo con la norma reseñada, corresponderá al usuario acreditar que los daños se produjeron en el Terminal Aeroportuario y consecuentemente, que ADP habría incurrido en una inejecución de sus obligaciones o en un cumplimiento defectuoso, lo que implica demostrar que los daños se debieron a causas imputables a la Entidad Prestadora.
- 29.- Al respecto, la FAP sostiene que ADP no habría cumplido con brindar las medidas de seguridad correspondiente a su aeronave mientras ésta se encontraba estacionada dentro del Terminal Aeroportuario, servicio defectuoso consecuencia del cual se habría producido la sustracción de cuatro (4) visores nocturnos.
- 30.- En este punto, cabe señalar que si bien la probanza de los daños le corresponde a quien los invoca, al tratarse de una alegación referida a que ADP no habría cumplido con brindar un servicio de calidad durante la prestación del servicio de estacionamiento de la aeronave de la FAP, cabe tomar en cuenta lo señalado en Reglamento de Reclamos de OSITRAN, el cual establece en su artículo 34 que en los reclamos relacionados con la calidad e idoneidad del servicio corresponderá a la Entidad Prestadora acreditar que éste se brindó conforme a las exigencias del Contrato de Concesión⁸, en la medida que esta se encuentra en mejor posición que el usuario para demostrar que los servicios fueron brindados de manera adecuada y conforme a los estándares correspondientes.

⁶ Giovanni Battista FERRI, Oggetto del diritto della personalità e danno non patrimoniale, en Le pene private, a cura de Francesco BUSNELLI y Gianguido SCALFI, Giuffrè, Milano, 1985, 147.

⁷ ESPINOZA ESPINOZA, Juan. "Derecho de la Responsabilidad Civil". Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú.

⁸ Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN, aprobado y modificado mediante las Resoluciones N° 019 y 034-2011-CD-OSITRAN, respectivamente.

"Artículo 34. Procedimiento de la entidad prestadora

(...)

En los reclamos relacionados con la facturación, información, calidad e idoneidad del servicio corresponde a la entidad prestadora probar que éstos se brindaron conforme a las exigencias del Contrato de Concesión respectivo y el ordenamiento legal vigente."



- 31.- Ahora bien, en el presente caso, la FAP manifiesta que como usuario del servicio de estacionamiento en el Aeropuerto de Chachapoyas existía una obligación implícita de ADP de velar por el cuidado y resguardo no solo de la nave sino también de los bienes que pudieran estar dentro de ella.
- 32.- Partiendo de esta premisa, se debe de indicar en primer lugar que el numeral 7.10.1 del Contrato de Concesión señala que los Servicios Aeroportuarios, como ocurre con el estacionamiento de las naves, serán prestados conforme a las Leyes Aplicables. Asimismo, señala que OSITRAN supervisará que el contenido de los contratos con los Usuarios Intermedios no contravenga las disposiciones establecidas en dicho contrato ni en las Leyes Aplicables, pudiendo instruir al concesionario que deje sin efecto aquellas disposiciones que los vulnere.
- 33.- 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 Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, así como por las Regulaciones Aeronáuticas del Perú aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- 34.- 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.

- 35.- De lo colegido, se desprende que las normas precitadas establecen una obligación del explotador del aeropuerto (en este caso ADP) del cuidado o custodia de las aeronaves que puedan aterrizar en la plataforma de los aeródromos o que se estacionen en ella.



- 36.- Ahora bien, ADP brinda una serie de servicios aeroportuarios, los cuales se encuentran descritos en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. Dentro de estos servicios se encuentra el relacionado con el servicio de estacionamiento, como se aprecia a continuación:

"ANEXO 5

OPERACIONES QUE SE LLEVAN A CABO EN EL AEROPUERTO

(...)

a) Operaciones Principales

Deben ser realizadas directamente por el Concesionario y se detallan a continuación:

(...)

- **Servicio de Estacionamiento de Aeronaves.**

El servicio de estacionamiento para las naves, se provee a aquellas aeronaves que quieran permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a noventa (90) minutos incluidos en el servicio A/D.

(...)

- 37.- En contraprestación por los servicios que se prestan en los aeropuertos concesionados a ADP, esta tiene el derecho a cobrar a los usuarios la tarifa correspondiente, de conformidad con la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión.⁹
- 38.- En efecto, para el caso del servicio de estacionamiento brindado en el Aeropuerto de Chachapoyas, el Tarifario de ADP describe lo siguiente:

"c. Estacionamiento de Aeronaves

El servicio de estacionamiento para las aeronaves se provee a aquellas aeronaves que permanecen estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D. La tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D y se cobra por cada hora o fracción de hora adicional al tiempo incluido en la

⁹ Tarifas

7.7.1 Las Tarifas que el CONCESIONARIO cobrará serán aquellas establecidas en el Anexo 7 del presente Contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN, de acuerdo a lo establecido en RETA, para ser aplicadas a Servicios Aeroportuarios o Servicios No Aeroportuarios prestados por el CONCESIONARIO en condiciones distintas a las propias de la libre competencia. Las tarifas a ser cobradas por el CONCESIONARIO deberán incluir el cobro del Impuesto General a las Ventas, IGV, respectivo

(...)



tarifa de aterrizaje y despegue (90 minutos). La tarifa actual es de 2.5% de la tarifa de aterrizaje y despegue por cada hora”.

ANTA y CHACHAPOYAS

PMD	Vuelo Internacional US\$ con IGV	Vuelo Internacional S/. Con IGV	Vuelo Nacional US\$ con IGV	Vuelo Nacional S/. con IGV
Hasta 10 TM (por hora o fracción)	0.156	0.508	0.078	0.254
De 10 TM hasta 35 TM (por TM / hora o fracción)	0.067	0.219	0.026	0.085
De 35 TM hasta 70 TM (por TM / hora o fracción)	0.078	0.254	0.028	0.092
De 70 TM hasta 105 TM (por TM / hora o fracción)	0.084	0.273	0.028	0.092
Más de 105 TM (Por TM / hora o fracción)	0.087	0.285	0.030	0.096

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa A y D
(2) PMD: Peso máximo de la aeronave

- 39.- Conforme se observa, tanto del Contrato de Concesión como del Tarifario de ADP, el servicio de estacionamiento resulta un servicio regulado que forma parte del conjunto de obligaciones que la Entidad Prestadora debe de brindar a los usuarios. Cabe señalar, que si bien el Contrato de Concesión no establece los alcances del servicio de estacionamiento en cuanto a la seguridad se refiere, esta debía de ser analizada considerando las obligaciones y deberes que rigen la operación aeronáutica, teniendo en cuenta que la Entidad Prestadora brinda sus servicios rigiéndose por las normas y leyes aplicables.
- 40.- En efecto, este Tribunal considera que los alcances de la estipulación referida a la prestación del servicio de estacionamiento debe de interpretarse sistemáticamente considerando el Contrato de Concesión y otras disposiciones normativas referidas a este. Al respecto, tal y como Juan Espinoza Espinoza señala¹⁰, “la interpretación sistemática, que algún sector de la doctrina prefiere llamar de la “totalidad” del negocio jurídico, implica que la labor hermenéutica no debe agotarse en una cláusula determinada del contrato, o del negocio, sino en su relación con otras, entendiendo las partes del mismo, no como una sumatoria del todo, sino como una unidad funcional”.
- 41.- Así, respecto a la Seguridad Aeroportuaria, la RAP 107 dispone lo siguiente:

“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 (...)

¹⁰ ESPINOZA ESPINOZA, Juan. “Derecho de la Responsabilidad Civil”. Tercera Edición. Editora Gaceta Jurídica. Lima Perú.



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."*
- 42.- En este sentido, la RAP 107 es la norma que de manera explícita establece la obligación por parte de los aeródromos de establecer las respectivas medidas de control a fin de evitar el acceso de personas no autorizadas dentro del área restringida de los aeropuertos o aeródromos. Ello en adición a lo indicado tanto en el Contrato de Concesión como en la Ley de Aeronáutica Civil, de lo que se desprende la existencia de un deber de la Entidad Prestadora en prestar un nivel de seguridad que impida el acceso a las zonas de movimiento y restringidas del Aeropuerto a personas ajenas a los actores que participan en las actividades aeronáuticas.
- 43.- Siendo así, de las normas que regulan las actividades aeronáuticas se debe de entender que el servicio de estacionamiento brindado por ADP, establece la existencia de un nivel de seguridad mínimo que esta última debe prestar a las aeronaves que se estacionan en el terminal aeroportuario.
- 44.- Por lo tanto, en caso el operador aeroportuario no cumpliera con brindar las respectivas medidas que aseguren ese nivel de seguridad mínimo, debería de asumir la responsabilidad por los daños que eventualmente pudieran ser provocados a las aeronaves, pues resulta su obligación garantizar que personas no autorizadas o ajenas a los actores de las actividades aeronáuticas ingresen a las instalaciones del terminal aeroportuario, máxime si un usuario está utilizando un servicio de estacionamiento en una infraestructura cuyo funcionamiento no se desarrolla las 24 horas del día, esto es, que pueda extenderse hasta horas de la madrugada.
- 45.- En ese sentido, de los documentos que obran en el expediente, se aprecia que la FAP, adjunto el Acta de Constatación Policial (foja 31), elaborada por el departamento de Investigación Criminal de la Policía de Chachapoyas, en la cual se señaló expresamente que la puerta lateral izquierda de la aeronave MI-171SH FAP N° 609 fue encontrada en el piso del estacionamiento del Aeropuerto de Chachapoyas en la cual dicha nave se encontraba aparcada.
- 46.- Cabe señalar, que lo indicado en el párrafo anterior ha sido también señalado por la propia ADP, con lo cual se desprende que ambas partes reconocen que efectivamente la aeronave MI-171SH FAP N° 609 sufrió daños en su estructura, la cual se materializó con el retiro de la puerta de dicha aeronave.



- 47.- En efecto, debe de tenerse en cuenta que ADP brindó el servicio de estacionamiento cuando el Aeropuerto de Chachapoyas se encontraba cerrado; por lo que el personal a cargo de la seguridad para impedir el ingreso de personas no autorizadas era el de ADP.
- 48.- Por otro lado, ADP tampoco ha demostrado que hubiera permitido, en atención a sus protocolos, que personal de la FAP permaneciera dentro del Aeropuerto de Chachapoyas cuando éste se encontraba cerrado, a fin de resguardar la integridad de la aeronave.
- 49.- Siendo así, no evidenciándose que ADP haya realizado gestiones para que personal de la FAP permaneciera dentro de las instalaciones del aeropuerto de Chachapoyas a fin de brindar el resguardo a la aeronave MI-171SH FAP N° 609, la referida seguridad y resguardo no podía ser de responsabilidad de la apelante, mucho menos cuando el servicio de estacionamiento venía siendo utilizado cuando el aeropuerto ya se encontraba cerrado.
- 50.- Ahora bien, es importante mencionar que si bien ADP señaló que en virtud de lo establecido en el Programa de Seguridad del Aeropuerto de Chachapoyas, el personal de la FAP tenía la obligación de brindar protección a la aeronave MI-171SH FAP N° 609, cabe señalar que dicha obligación no desvirtúa el hecho de que correspondía a ADP otorgar las condiciones necesarias para que la FAP pudiera brindar la referida protección y cumpliera con tal disposición.
- 51.- En efecto, era ADP quien debía de garantizar que se puedan ejecutar las condiciones establecidas en el referido Programa de Seguridad, máxime si esta no regula como los usuarios brindarán la protección de sus aeronaves cuando la infraestructura aeroportuaria se encuentre cerrada, por lo que si ADP no brindó las condiciones necesarias para que los usuarios puedan cumplir con las obligaciones establecidas en su Programa de Seguridad, no resultarían aplicables en el presente caso.
- 52.- De lo colegido, se desprende que en el presente caso el resguardo de la integridad de la aeronave MI-171SH FAP N° 609, era responsabilidad de ADP.
10. Por tanto, de conformidad con el artículo 138 de la Ley de Aeronáutica Civil, ADP fue responsable de que personas ajenas a la infraestructura ingresaran al espacio en el cual brindó el servicio de estacionamiento a la aeronave MI-171SH FAP N° 609 de propiedad de la FAP.
- 53.- En tal sentido, en el presente procedimiento se ha verificado que ADP no cumplió con brindar el servicio de estacionamiento a la aeronave MI-171SH FAP N° 609 de propiedad de la FAP, de conformidad con las obligaciones dispuestas la normativa aplicable, determinándose que fue deficiente la prestación de dicho servicio, por lo que ADP resulta responsable de los hechos derivados de ello.
- 54.- Ahora bien, con relación a la sustracción de los cuatro (4) visores nocturnos dentro de la aeronave MI-171SH FAP N° 609, es menester indicar que la FAP adjuntó el documento



denominado "vale de préstamo de material N° 015-2016" (foja 63) y un cuadro de los materiales asignados a la referida nave (foja 64).

- 55.- Respecto al documento denominado "vale de préstamo de material N° 015-2016" se verifica que este fue recibida por personal de la FAP el 2 de marzo de 2018. Asimismo, en el documento denominado cuadro de materiales asignados de fecha 8 de marzo de 2016, suscrito por dos funcionarios de la FAP se consigna que los 4 visores nocturnos fueron asignados a la cabina de la tripulación de la aeronave MI-171SH FAP N° 609.
- 56.- No obstante, en la medida que se ha determinado que los daños a la aeronave MI-171SH FAP N° 609 se produjeron por una falta de diligencia de ADP en la prestación del servicio de estacionamiento, consecuencia de lo cual la Entidad Prestadora resulta responsable de todos los daños que se hayan producido como consecuencia de ello, correspondiendo que la determinación de dichos daños y su cuantía sean determinados en la vía judicial o arbitral.
- 57.- En ese sentido, en la medida que en el presente caso se encuentra acreditada la responsabilidad de la Entidad Prestadora en los hechos materia de reclamo; corresponde revocar la decisión contenida en la Carta N° 89-2016-GO-AdP mediante la cual se declaró infundado el reclamo.
- 58.- Cabe señalar que la cuantificación del daño causado a FAP se deberá efectuar por acuerdo entre las partes o en la vía arbitral o judicial, conforme a lo establecido en el inciso b) del artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios²¹.

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

²¹ Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios

"Artículo 12.- Obligaciones de toda Entidad Prestadora

Son obligaciones de toda Entidad Prestadora aeroportuaria y portuaria:

(...)

b) En caso de que por culpa o dolo de los trabajadores o dependientes de las Entidades Prestadoras se ocasione daño a los usuarios y en el procedimiento de reclamo correspondiente se haya determinado la responsabilidad y vía proceso judicial, acuerdo entre partes o proceso arbitral se haya establecido el monto de la reparación, éstas deberán reparar los daños y perjuicios que ocasionen".

²² Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias del OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 019-2011-CD-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;
- Dedclarar 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. (...)".

**SE RESUELVE:**

PRIMERO. - **REVOCAR** la decisión contenida en la carta N° 89-2016-GO-Adp emitida por AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.; y en consecuencia declarar **FUNDADO** el reclamo interpuesto por la FUERZA AÉREA DEL PERÚ, declarando a la Entidad Prestadora responsable por la deficiente prestación del servicio de estacionamiento, así como por todos los daños derivados de ello, los que se determinarán con arreglo a lo previsto en el inciso b) del artículo 12 del Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios.

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

TERCERO.- **NOTIFICAR** a FUERZA AÉREA DEL PERÚ S.A. y AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. la presente Resolución.

CUARTO.- **DISPONER** la difusión de la presente Resolución en el portal institucional.

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