



**INFORME DE SUPERVISIÓN A LAS ENTIDADES  
COMPROMETIDAS EN LA AFECTACION DE  
DERECHOS FUNDAMENTALES EN EL MARCO  
DE LA SITUACION DE EMERGENCIA  
SUSCITADA POR LA INTERRUPCION DEL  
SERVICIO AEREO EN EL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ**

(Investigación Sumaria)

Informe Defensorial n° 222

Lima, julio de 2024



Jr. Ucayali n.º 394-388  
Lima - Perú  
Teléfono: (511) 311-0300  
Página web: <http://www.defensoria.gob.pe>  
Correo electrónico: [consulta@defensoria.gob.pe](mailto:consulta@defensoria.gob.pe)  
Línea gratuita: 0800-15-170

Primera Edición: Lima, Perú, julio de 2024

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2024-08503.

El presente documento fue elaborado bajo la dirección de Josué Gutiérrez Córdor, Defensor del Pueblo.

Las unidades orgánicas a cargo de su elaboración, revisión, corrección y visto bueno fueron la Adjuntía en Asuntos Constitucionales, a cargo de Elizabeth Zea Marquina; la Adjuntía de Lucha contra la Corrupción, Transparencia y Eficiencia del Estado, a cargo de Marcos Ibazeta Marino; y la Adjuntía para la Administración Estatal, a cargo de José Luis Agüero Lovatón.

Asimismo, se contó con la participación de los comisionados Silvana Escudero Casanova de la Adjuntía en Asuntos Constitucionales, Ana Palomino Sotelo de la Adjuntía de Medio Ambiente, Cambio Climático y Pueblos Indígenas y Russell Zevallos Béjar de la Adjuntía para la Administración Estatal.

# Índice

|  |    |
|--|----|
| <b>INTRODUCCIÓN</b>  | 5  |
| <b>I. DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS</b>  |    |
| 1.1. Sobre la ocurrencia de la falla en el sistema eléctrico en las luces de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez | 7  |
| 1.2. Sobre la administración de los aeropuertos  |    |
| 1.3. Sobre la naturaleza, objeto y servicios de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – (CORPAC) S.A.                               |    |
| 1.4. Sobre las líneas de negociación de CORPAC   |    |
| 1.5. Sobre el alcance de la intervención Defensorial   | 11 |
| <b>II. ALCANCES DE LA INTERVENCIÓN DEFENSORIAL</b>   |    |
| 2.1. Acciones inmediatas realizadas por la Defensoría del Pueblo   |    |
| 2.1.1. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Callao)  | 15 |
| 2.1.2. En el Aeropuerto Francisco Secada Vigneta (Iquitos)   |    |
| 2.1.3. En el Aeropuerto Internacional Carlos Martínez de Pinillos (Trujillo)   |    |
| 2.2. Acciones realizadas por la Comisión Especial  |    |
| 2.2.1. Intervención defensorial ante CORPAC  | 21 |
| 2.2.2. Intervención defensorial ante LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP)   |    |
| 2.2.3. Intervención Defensorial ante la Dirección General De Aeronáutica Civil del Ministerio De Transportes Y Comunicaciones (DGAC)                     |    |
| 2.2.4. Intervención Defensorial ante el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)                   | 25 |
| <b>III. ANÁLISIS</b>   |    |
| 3.1. Análisis de los hechos  | 37 |
| 3.2. Análisis normativo  | 41 |
| 3.3. Afectación de derechos fundamentales  | 42 |
| 3.3.1. Sobre el servicio de transporte aéreo   | 45 |
| 3.3.2. Sobre la afectación de los usuarios del servicio de transporte aéreo  | 53 |
| 3.3.3. Responsabilidad de las empresas del Estado y personas privadas que brindan servicios públicos: Jurisprudencia a nivel nacional e internacional    | 55 |
| 3.3.4. La importancia de la transparencia y difusión de información a favor de la ciudadanía:  | 59 |
| <b>IV. CONCLUSIONES</b>  |    |
| <b>V. RECOMENDACIONES</b>  |    |
| <b>ANEXO: NOTAM LIMA AIRPORT</b>   | 65 |



# Introducción

De acuerdo con el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), al 2023, Airport Partners S.R.L (LAP) atendió un total de 9.67 millones de pasajeros y 80 744 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), proyectándose a recibir con la ampliación del aeropuerto internacional Jorge Chávez a 30 millones de pasajeros y 40 millones hacia finales del 2025.

Ante dicho flujo de pasajeros es de vital importancia que los servicios aéreos sean brindados a los usuarios en forma eficiente, segura y oportuna, de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado peruano y las disposiciones legales y reglamentarias referentes al funcionamiento de los aeropuertos y sus servicios, protegiendo de esta de manera los derechos a la libre y segura circulación e integridad de las personas.

Sin embargo, el 02 de junio del presente año, se produjo una falla en el sistema eléctrico en las luces de borde de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez, que generó la suspensión de las operaciones de vuelos nacionales e internacionales, afectando con ello a más de 10 mil pasajeros y 215 vuelos.

Frente a ello, y en el marco de su mandato constitucional, la Defensoría del Pueblo realizó intervenciones orientadas a velar por la vigencia de los derechos de los pasajeros; entre ellas, destaca la supervisión realizada sobre la suspensión y/o cancelación de los vuelos, de la operatividad del tránsito aéreo e información, así como el contacto y apoyo otorgado a los afectados en los mismos aeropuertos.

Además, se supervisó el cumplimiento de las obligaciones de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) S.A., la concesionaria Lima Airport Partners (LAP) del aeropuerto internacional Jorge Chávez, así como del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El informe contiene en la primera parte la descripción de los hechos vinculados a la falla en el sistema eléctrico en las luces de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez y las consecuencias de las mismas. Asimismo, contiene las actuaciones defensoriales realizadas en defensa a las personas afectadas, así como un análisis de los derechos fundamentales vulnerados.

Finalmente, en el marco de la información recabada en la supervisión, la Defensoría del Pueblo formula recomendaciones a las entidades vinculadas con la operatividad del servicio de transporte aéreo del mencionado aeropuerto, con el objetivo de contribuir a garantizar los derechos fundamentales de los pasajeros, así como una eficiente y coordinada gestión del tránsito aéreo y de los servicios de aeronavegación.

Lima, julio de 2024.



# I.

## DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS

### 1.1. Sobre la ocurrencia de la falla en el sistema eléctrico en las luces de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez

El domingo 02 de junio a las 6.18 pm de 2024, se produjo una falla en el sistema eléctrico en las luces de borde de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez, generando la cancelación de las operaciones de vuelos nacionales e internacionales, afectando a más de 10 mil pasajeros y 215 vuelos, sumado a ello, 38 vuelos fueron derivados a otros terminales aéreos.

El cierre del aeropuerto internacional ha generado caos logístico y emocional para los miles de viajeros, especialmente para los turistas extranjeros, quienes se ven en la necesidad de replantear sus itinerarios para retornar a sus destinos.

Al respecto, el presidente de CORPAC, José Luis Barrios, durante la presentación en la Comisión de Defensa del Consumidor del Congreso de la República, indicó que “todo se debió a un cortocircuito en la red de cableado del sistema de luces del Aeropuerto Jorge Chávez, lo que produjo que a las 6:18 pm del domingo 2 de junio se fuera la luz en la pista principal del terminal aéreo”.

Asimismo, precisó que “el sistema de cableado cubre la longitud de la pista, que es de 3,508 metros, más la distancia de conexión hacia los reguladores, que son 1,500 metros. A este sistema se le denomina ‘borde de pista’, que cubre las partes laterales de la pista, que alumbraba y guía a los aviones. Está integrado por el circuito 1 y 2, que son independientes (...). Como son dos circuitos independientes, algo debería haber ocurrido en común. Lo que sucedió es que uno de ellos perdió aislamiento y se produjo un cortocircuito. Este ha incidido sobre el otro circuito quemando una tarjeta electrónica del regulador 2. Entonces se reparó el circuito 1, el de la parte del cortocircuito, y luego se reparó el regulador 2”<sup>1</sup>. El desperfecto técnico generó que durante 12 horas estuviera cerrada la pista de aterrizaje.

### 1.2. Sobre la administración de los aeropuertos

Los aeropuertos y/o aeródromos ascienden a 29 a nivel nacional, de los cuales 10 corresponden a aeropuertos nacionales, 10 aeródromos nacionales y 9 aeródromos locales, los mismos que se encuentran bajo la administración de CORPAC, quien tiene la responsabilidad de la prestación de los servicios a la navegación aérea a nivel nacional.

No obstante, 18 aeropuertos se encuentran con concesionarios y transferidos al sector privado, según el siguiente detalle:

- Lima Airport Partners (LAP): Jorge Chávez (febrero 2001).
- Aeropuertos del Perú (ADP): Anta-Huaraz, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes (transferidos en diciembre 2006), Pisco (febrero 2008), Chiclayo (marzo 2008) y Piura (noviembre 2008).

1 <https://latinanoticias.pe/lima/falla-electrica-en-el-jorge-chavez-presidente-de-corpac-dice-que-renunciara-si-ocurre-un-problema-similar>

- Aeropuertos Andinos del Perú: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna (enero 2011). Pendiente transferencia del Aeropuerto de Andahuaylas.

Se precisa que el 14 de febrero del 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Lima Airport Partners S.R.L. suscribieron el contrato de concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del aeropuerto Internacional Jorge Chávez con una vigencia de 40 años<sup>2</sup>, y en el marco de la inversión se consideró la ejecución del proyecto de ampliación para la construcción de la segunda pista, nuevo terminal de pasajeros, nuevas plataformas y elementos conexos<sup>3</sup>.

A principios del 2021, se iniciaron los primeros trabajos para construir la segunda pista de aterrizaje con una extensión de 3,480 metros y una red de calles de rodaje de más de 10 kilómetros de largo. Por su parte, a través del comunicado de LAP del 03 de junio, hace de conocimiento que la nueva torre de control y segunda pista de aterrizaje entregadas al Estado peruano y puestas en operación desde abril del 2023, atendieron más de 14 mil vuelos y han transportado a más de 2 millones de pasajeros. Asimismo, LAP refiere que, en agosto de 2023, inició un plan de reemplazo de vidrios bajo una recomendación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a raíz de una observación de CORPAC sobre un efecto óptico que presentaban los vidrios.

Posteriormente, LAP solicitó una inspección en la fábrica de producción de vidrios; sin embargo, a pesar de la opinión favorable de OSITRAN, CORPAC solicitó una segunda inspección de OACI. De acuerdo con la carta enviada por LAP al MTC el 8 de mayo de 2024 (C-LAP-ADP-MTC-2024-0933), citada textualmente: “Han transcurrido cerca de tres semanas y ni CORPAC ni el MTC deciden al respecto, con la consecuente afectación del cronograma para el reemplazo de los vidrios, el cual fue compartido con todas las partes que participan de la Mesa de Trabajo en diciembre de 2023 y respecto al cual no presentaron ninguna observación”<sup>4</sup>.

### **1.3. Sobre la naturaleza, objeto y servicios de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – (CORPAC) S.A.**

CORPAC S.A., es una empresa del Estado de derecho privado, perteneciente al Sector Transporte y Comunicaciones, funciona bajo la forma de sociedad anónima, con autonomía técnica, económica, administrativa y financiera, con arreglo a la política, objetivos y metas que se establezcan, de conformidad con las disposiciones legales y regulaciones aeronáuticas vigentes<sup>5</sup>.

La citada empresa se rige por el Decreto Legislativo n° 99, así como por la Ley de la Actividad Empresarial del Estado, por la Ley de Sociedades Mercantiles y por su Estatuto Social, teniendo como principios funciones:

- Operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado Peruano y las disposiciones legales y reglamentarias referentes al funcionamiento de los aeropuertos y sus servicios.
- Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país.
- Establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobrevuelo.

2 Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita por las Partes el 20/12/2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, las Partes en común acuerdo decidieron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años, por lo cual la vigencia de la concesión pasó de 30 a 40 años.

3 El Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de US\$ 1,200 millones incluido el IGV. En relación al avance a fecha de la concesión se estima sobre el compromiso de inversión del periodo remanente (sólo Adenda 7, que corresponde al valor de US\$ 1 200 millones, incluido IGV) y la inversión del periodo inicial que fue de \$536.9 millones, incluido IGV (Estados Financieros Auditados).

4 <https://www.lima-airport.com/comunicados/noticias/ver/lap-espera-decision-de-corpac-para-reemplazo-de-los-vidrios-de-la-nueva-torre-de-control>

5 Artículo 6 del Reglamento de Organización y Funciones.

- Financiar y/o ejecutar proyectos de construcción y remodelación de infraestructura aeroportuaria, conforme al Plan de Inversión que establezca el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

#### **1.4. Sobre las líneas de negociación de CORPAC**

CORPAC S.A tiene la responsabilidad de brindar servicios de navegación aérea y aeroportuarios, conforme la siguiente descripción.

- Servicios de navegación aérea: comprende telecomunicaciones aeronáuticas que engloba servicio fijo aeronáutica, servicio móvil de aeronáutica y servicio de radionavegación (VOR, DME, NDB, ILS, etc), así como tránsito aéreo (control de aproximación radar, control de área radar, control de aérea, control de aproximación y control de aeródromo), además de servicios de meteorología, información aeronáutica y ayuda luminosas.
- Servicios aeroportuarios: comprende servicios de aterrizaje y despegue, seguridad aeroportuaria, salvamento y extinción de incendios, instalación para carga, infraestructura al pasajero, locales a compañías aéreas, alquiler de locales comerciales, playa de estacionamiento de vehículos, espacios publicitarios y otros servicios.

#### **1.5. Sobre el alcance de la intervención Defensorial**

La Defensoría del Pueblo en cumplimiento de su mandato constitucional de defensa de los derechos constitucionales y fundamentales de la persona y la comunidad, la supervisión del cumplimiento de los deberes de la administración estatal, así como de la adecuada prestación de los servicios públicos, realiza acciones orientadas a velar por la vigencia de los derechos de las personas pasajeras en caso de incidencias en los vuelos que deben tomar, así como del cumplimiento de las obligaciones de las entidades vinculadas con la operatividad del transporte aéreo.

La actuación de nuestra institución se centra en la atención prioritaria de la persona y en la defensa y protección de sus derechos que pueden ser afectados en un contexto de retrasos o suspensión de vuelos nacionales e internacionales. La acción del Estado en todos sus procesos debe incorporar necesariamente el enfoque de derechos que exige, principalmente, la realización de buenas prácticas que aseguren la protección de los derechos fundamentales.

## II.

# ALCANCES DE LA INTERVENCIÓN DEFENSORIAL

La Defensoría del Pueblo conforme al artículo 162 de la Constitución Política del Perú y Ley 26520, Ley Orgánica de la Defensoría del Pueblo, intervino ante la problemática de derechos humanos suscitado por la interrupción del servicio de transporte aéreo en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, considerando que personas usuarias del servicio de transporte se estaban viendo afectadas en sus derechos fundamentales a la vida, integridad, salud, libre circulación e información.

Por tal motivo, conforme lo establece el protocolo actuaciones defensoriales se realizaron *acciones inmediatas*, que se despliegan cuando se advierte la urgencia de una intervención que evite una grave vulneración de los derechos de las personas, priorizándose la realización de acciones para su protección y defensa<sup>6</sup>. Ello, considerando que había personas que se encontraban en una situación de vulnerabilidad y de desinformación para ejercer su derecho al libre desarrollo.

Es preciso mencionar que sucedido el problema, el Defensor del Pueblo, Dr. Josué Gutiérrez Condor, ante la suspensión de vuelos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, por no contar con fuentes de energía alterna, y por la situación de grave riesgo a la vida y salud de los pasajeros, exigió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice las investigaciones y se explique las razones por las cuales no se cuenta con medidas de contingencias acorde a la protección de la integridad de los usuarios del transporte aéreo, exigiendo se garantice la información a estos sobre la reprogramación de vuelos.

Es así, que dentro del marco constitucional de supervisión de la administración estatal y la adecuada prestación de los servicios públicos, el Defensor del Pueblo dispuso la creación de una Comisión Especial, con el objetivo de que se supervise la actuación de las entidades involucradas en el servicio aeronáutico ante la falla eléctrica producida en la pista de aterrizaje el 2 de junio de 2024 en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, para determinar las recomendaciones que hubiera lugar en la protección de los derechos fundamentales de las personas que utilizan el servicio aéreo y la prevención de contingencias futuras. Actuaciones que a continuación detallamos.

### **2.1. Acciones inmediatas realizadas por la Defensoría del Pueblo**

#### **2.1.1. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Callao)**

A fin de conocer la situación de los pasajeros afectados por la suspensión temporal de las llegadas y salidas de los vuelos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, debido al corte del servicio de luces de borde en su pista de aterrizaje, personal de la Oficina Defensorial del Callao se constituyó al mencionado aeropuerto verificando una falta de información y orientación a los pasajeros sobre sus vuelos reprogramados y del restablecimiento de los mismos; motivo por el cual, la Defensoría del Pueblo vía redes sociales exhortó a las líneas aéreas a habilitar mayores canales informativos y solicitó la intervención del INDECOPI, OSITRAN y de la Dirección Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, ante la falta de información sobre la solución al problema generado, personal de la Defensoría del Pueblo se constituyó a CORPAC S.A., obteniendo información de dicha entidad que la atención es lunes

6 Art. 39 de la Resolución Administrativa N° 004-2023/DP-PAD de fecha 24 de enero de 2023.

a viernes y en horario de oficina, sin embargo, el jefe de operaciones en comunicación telefónica informó que se estaba trabajando en el desperfecto con equipo operativo en la pista de aterrizaje. Ante ello, se solicitó vía redes sociales más información de los avances de trabajos en la zona.

Ante los pedidos realizados, se concretó una reunión en las instalaciones del aeropuerto con representantes de CORPAC S.A, Fiscalía de Prevención del Delito y Policía Nacional, donde el Gerente General de CORPAC, Víctor Cerna Huarachi, indicó que se habían transmitido tres Notam (NoticesToAirmen o Notificación Aeronáutica) para que las líneas de aviación tomen sus precauciones y puedan desviar sus vuelos hasta las 5:33 horas del lunes 03 de junio, hora que se habilitaría la pista de aterrizaje. Se hizo mención también que, había la posibilidad de habilitar la nueva pista de aterrizaje del aeropuerto, para lo cual esperaban el visto bueno de la torre de control.

Mientras ello sucedía, los pasajeros trataban de descansar en los pasillos del aeropuerto porque no se habían abierto las salas de espera, y personal del INDECOPI refería que las aerolíneas no están informando de las reprogramaciones de vuelos por la web, ni tampoco funcionaban sus canales de información.

En horas de la mañana del lunes 3 de junio, personal de CORPAC informó a personal de la OD Callao que las luces de borde de pistas ya estaban operativas en control manual y que en el transcurso de la semana se iba a corregir el sistema para la integración de las luces al control remoto, pero que los vuelos se habían reanudado, situación que fue verificada en visita a la torre de control del aeropuerto.



### 2.1.2. En el Aeropuerto Francisco Secada Vigneta (Iquitos)

Ante la derivación de vuelos internacionales a Iquitos, personal de la Oficina Defensorial de Loreto se apersonó a las 11 pm del domingo 2 de junio de 2024 al aeropuerto de la ciudad, verificando la presencia de pasajeros nacionales y extranjeros al interior, quienes manifestaron que sus vuelos estaban siendo reprogramados hasta el martes 4 de junio, con la preocupación de no contar con los medios económicos para su subsistencia, por lo cual solicitaban ayuda humanitaria.

Personal de la Defensoría del Pueblo coordinó Migraciones y PNP para la seguridad de 370 pasajeros que provenían de Cancún (105), Punta Cana (170) y Caracas (95), quienes se encontraban en sala de embarque para control migratorio y en espera de que se concrete apoyo para su alojamiento, algunos con problemas para entender las indicaciones recibidas por la barrera del idioma.

Al respecto, el jefe de operaciones aeronáuticas de CORPAC Iquitos, Luis Sanchez, informó que la atención a los pasajeros afectados les correspondía a las aerolíneas, debido a que las causas de este retraso estaban en investigación. Por su parte, la Concesionaria Aeropuertos del Perú (ADP), asumió el compromiso de apoyar los casos de necesidades especiales de los pasajeros, realizando gestiones para

que sean incluidos en el próximo vuelo, indicando que la atención humanitaria y de reprogramación de vuelos correspondía a las aerolíneas.

Se verificó que personal del INDECOPI se hizo presente en el aeropuerto a las 11:30 horas del lunes 03 de junio, e indicó que la investigación a realizar será de modo remoto. Ante esta situación se les recomendó garantizar la permanencia de su personal para atender los reclamos y necesidad de información de los usuarios, considerando que se habían cancelado en ese momento dos vuelos programados en la mañana de la aerolínea Latam de Iquitos a Lima.

Por la incertidumbre generada y no tener respuesta de los call center de aerolíneas, pasajeros requerían registrar sus quejas en los libros de reclamaciones, motivo por el cual, personal de la Defensoría del Pueblo intervino para que la aerolínea Sky permita el acceso al libro de reclamaciones a los afectados.



### 2.1.3. En el Aeropuerto Internacional Carlos Martínez de Pinillos (Trujillo)

Personal de la Oficina Defensorial de La Libertad se apersonó a las instalaciones del Aeropuerto Internacional Carlos Martínez de Pinillos, donde se entrevistó con el señor Roberto Gonzales Vásquez, supervisor de estación de las aerolíneas Jet Smart y Sky, quien informó que los vuelos del 2 de junio de 2024 (turno noche) fueron reprogramados y 4 vuelos con destino a Lima desviados (alternados) a la ciudad de Trujillo:

- Vuelo Panamá – Lima, de la aerolínea Copa Airlines, no aterrizó en Perú y retornó a Panamá.
- Vuelo Trujillo – Lima, de la aerolínea Latam, retornó a Trujillo.
- Vuelo Quito – Lima, de la aerolínea Jet Smart, aterrizó en Trujillo con 85 pasajeros.
- Vuelo Cuzco – Lima, de la aerolínea Jet Smart, aterrizó en Trujillo con 143 pasajeros.

Se verificó que a los pasajeros de los vuelos Quito-Lima y Cuzco-Lima, se les otorgaron tickets de hotelería (incluía alimentación) y movilidad local. Durante estos procedimientos no se apreció la presencia de personal de CORPAC, INDECOPI y de la PNP, éste último importante para prevenir cualquier situación de inseguridad en el traslado de los pasajeros a hoteles de la ciudad.

15 pasajeros no residentes en Trujillo pernoctaron en el aeropuerto a espera de reprogramación de sus vuelos, a quienes con la gestión realizada por la Defensoría del Pueblo ante la gerencia del aeropuerto, consiguieron se les acondicione en un ambiente con calefacción y se les proporcione bebidas calientes.

Se requirió al jefe de INDECOPI La Libertad, Sergio Obregón Matos, presencia de personal en el módulo que tienen en el aeropuerto a fin de que se atiendan los distintos reclamos al servicio que venían solicitando los pasajeros por la reprogramación de sus vuelos y también por la cancelación de dos vuelos programados en la mañana del 3 de junio. En función a la recomendación brindada a las 9:49 horas del 3

de junio llegó personal del INDECOPI, quienes recibieron reclamos de los afectados y coordinaron para que se abran mas ventanillas de atención de aerolíneas (una de LATAM y dos de Sky). Del mismo modo, de acuerdo con la recomendación de la Defensoría del Pueblo a INDECOPI, las aerolíneas brindaron información a los usuarios y exhibieron sus libros de reclamaciones, se atendieron preferentemente a los adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres gestantes y con niños.



## 2.2. Acciones realizadas por la Comisión Especial

El 03 de junio del presente año, el Defensor del Pueblo designó al equipo especial a fin de realizar la investigación relacionada a los hechos acontecidos en el Aeropuerto Jorge Chávez por falla eléctrica en la pista de aterrizaje número 1, lo que ha ocasionado que diversos usuarios de los servicios aéreos se vean afectados.

La Comisión Especial se encuentra conformada por los siguientes adjuntos:

1. Marcos Ibazeta Marino, Adjunto para la Lucha Contra la Corrupción, Transparencia y Eficiencia del Estado de la Defensoría del Pueblo.
2. Elizabeth Zea Marquina, Adjunta en Asuntos Constitucionales.
3. José Luis Agüero Lovatón, Adjunto para la Administración Estatal.

Asimismo, se contó con la participación de las comisionadas Silvana Escudero Casanova de la Adjuntía en Asuntos Constitucionales, Ana Palomino Sotelo de la Adjuntía de Medio Ambiente, Cambio Climático y Pueblos Indígenas y Russell Zevallos Béjar de la Adjuntía para la Administración Estatal.

Conforme se ha indicado anteriormente, la Defensoría del Pueblo estuvo presente en primera línea en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para conocer las necesidades de los usuarios afectados por el desperfecto eléctrico y la cancelación de los vuelos. Sin perjuicio de ello, la Comisión Especial ha supervisado in situ e inopinadamente los principales sectores involucrados en los hechos. Dichas supervisiones se han realizado los días 03 y 04 de junio del presente.

Teniendo en consideración nuestras competencias defensoriales en la supervisión de las entidades de la administración pública ante la vulneración de derechos fundamentales, nos hemos apersonado a las siguientes entidades involucradas:

1. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC.
2. Lima Airport Partners –LAP
3. Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC
4. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN.



### 2.2.1. Intervención defensorial ante CORPAC

La Comisión Especial se entrevistó con los siguientes funcionarios:

1. Ignacio Delgado Bracesco, gerente de Asesoría Legal.
2. Enrique Rojas Salazar, jefe de Asesoría Legal Corporativa.
3. Víctor Cerna Huarachi, gerente central de Navegación Aérea.
4. David Hondermann Motta, encargado de la Gerencia de Tecnología Aeronáutica.
5. Pablo Patrón Colunche, Gerencia de Operaciones Aeronáuticas.
6. Fernando Meneses Ramírez, técnico de Ayuda Visual.



Asimismo, indagó sobre los hechos y las acciones desplegadas por CORPAC para su atención. Al respecto, nos informaron lo siguiente:

El cortocircuito en el Aeropuerto Jorge Chávez se produjo entre las 6:00 y 6:20 pm en la pista de aterrizaje que mide alrededor de 3500 metros. Ante ello, cumplieron de forma inmediata con todos los protocolos para atender la situación, activando al equipo operativo.

En cuanto al lugar de los hechos, explicaron que se produjo en la pista 1. La falla eléctrica ocasionó el desperfecto de las luces del borde de la pista, lo que imposibilitaba el aterrizaje de los aviones. Sin embargo, no conocían el tramo exacto en el que se habría producido la falla eléctrica. En dichas circunstancias, realizaron coordinaciones con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en tanto se realizaba la revisión de la falla técnica para su subsanación.

Asimismo, se emitieron NOTAM que constituyen avisos para el personal aeronáutico, a través de estos avisos se informa sobre el establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro aeronáutico<sup>7</sup>. Las horas de los NOTAM, de acuerdo con CORPAC fueron:

1. NOTAM 1: 18:43 horas del 02/06/2024. Este fue el primer NOTAM dirigido a los operadores.
2. NOTAM 2: 21:45 horas del 02/06/2024. NOTAM relacionado al uso de la pista nueva.
3. NOTAM 3: 1:30 horas del 03/06/2024. NOTAM relacionado al traslado de cuatro controladores que se dirigían a la torre nueva.
4. NOTAM 4: 2:00 horas del 03/06/2024. NOTAM relacionado a la operatividad de la pista.

Con relación al aterrizaje de aviones, informaron que la pista 1 no estaba operativa por lo que se tuvo que suspender su uso. Asimismo, que la pista 2 estaba parcialmente operativa, por lo que solo era posible su uso durante horas del día, no obstante, no llegó a habilitarse para la atención de la contingencia, ya que luego de realizadas las coordinaciones a la hora de su habilitación, la pista 1 ya se encontraba nuevamente operativa, por lo que ya no fue necesario.

Ante la pregunta de la Comisión respecto a la comunicación a los usuarios de los servicios aéreos sobre el incidente, CORPAC refirió que cumplió con informar a las aerolíneas y a LAP, más no al público. Asimismo, que no conocían quién informaba al público sobre el incidente, ya que CORPAC no tiene ninguna coordinación directa con pasajeros.

En cuanto a si tienen o no plan de contingencia, precisaron que ante hechos como el acontecido cuentan con un plan de contingencia operativo y técnico, conforme a sus competencias.

Posteriormente, la Comisión se refirió respecto a las declaraciones realizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en las que afirmó que no contaban con Plan de Crisis de respuesta a los usuarios, ante sucesos como el acontecido, toda vez que era un caso fortuito o de fuerza mayor. De otro lado, nos informaron que si contaban con un plan de contingencia técnico – operacional. Asimismo, señaló las siguientes acciones desplegadas:

- Investigación de los hechos acontecidos para identificar en que tramo de la pista se había producido la falla eléctrica.
- Ante la imposibilidad de detectar la falla, se activó el plan de contingencia técnico operacional. Este plan consistió en el despliegue de personal para la atención del incidente, emisión de NOTAM, el uso del aeródromo alternativo de Lima, esta disposición brindó seguridad a los pasajeros. Asimismo, se solicitó autorización a la DGAC el uso de la pista 2, la cual autorizó con limitaciones solo para aeronaves grandes.
- En dicho contexto, se realizó un plan interno para el funcionamiento de la pista 2, sin embargo, la torre de control no estaba habilitada para aterrizaje en horas de la noche, debido a que los vidrios no tienen las características ópticas para la seguridad operacional, lo que pone en riesgo la seguridad de los pasajeros. La modificación de dichos vidrios se encuentra a cargo de LAP.
- CORPAC realizó el espaciamiento de los vuelos para la atención de la contingencia.

7 Información recuperada de: <https://www.gob.pe/30918-notam-peru-avisos-para-personal-aeronautico>

Asimismo, se informó que, para las aerolíneas, la emisión de NOTAM contiene el margen de tiempo que brinda el área operativa para revisar y solucionar la falla técnica. Las aerolíneas (independientemente de las obligaciones de CORPAC) deben desarrollar planes de contingencia. Ante estos eventos, CORPAC refiere no coordinar con las aerolíneas la realización de los protocolos de crisis.

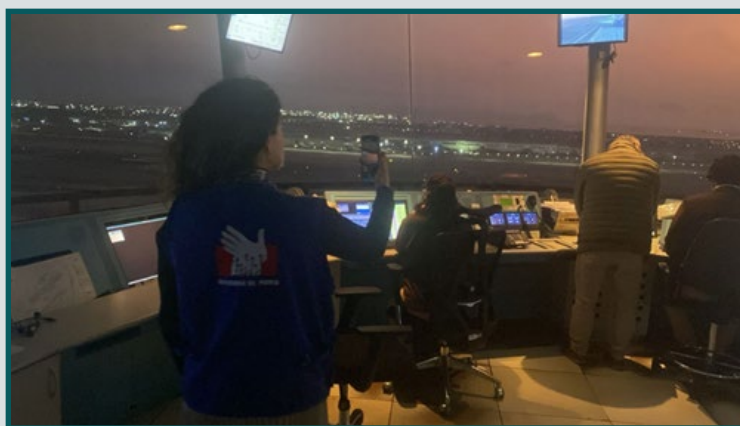
Con relación a la causa del cortocircuito, indicaron que la falla ha sido de un sistema eléctrico que alimentaba la energía para el funcionamiento de las luces de la pista número 1. Explicaron que al parecer los cables que transportan la electricidad habrían sido dañados o mordidos por roedores, lo que ha causado esta falla atípica. Además, refirieron que, de darse un incidente similar, se deberá al deterioro de la cubierta del cable. Por ello, se realizará el mantenimiento correspondiente, y se ha previsto cambio del cableado para el próximo año.

Además, se dejó constancia que, al momento de la supervisión, el área legal no contaba con un informe técnico legal de lo sucedido a fin de determinar las responsabilidades y obligaciones. Hasta las 15:00 horas del día 03/06/2024 no lo tenían concluido, debido a que los funcionarios encargados se encontraban en el Congreso.

### 2.2.2. Intervención defensorial ante LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP)

La Comisión conversó con la funcionaria Francy Melissa Hernández Pillaca Duty Manager del aeropuerto y con Rocío Espinoza, Gerente de Comunicaciones, en representación de Lima Airport Partners.

Indicaron que ni bien tomaron conocimiento de las fallas de las luces del borde de la pista de aterrizaje se pusieron en contacto con el señor Donald Hildebrando Iván Castillo Gallegos, Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, luego de lo cual CORPAC emite el primer NOTAM, y en vista a que habían aviones que sobrevolaban, se decidió desviar 38 vuelos a aeropuertos locales e internacionales; así también se cancelaron 215 vuelos. Asimismo, refirieron que se emitieron 4 NOTAM en total, el primero se emitió a las 18:42 pm del día 2 de junio de 2024, el mismo que se extendió hasta las 8:30 pm del día 03 de junio de 2024 (dato verificado en la misma torre de control).



Luego a las 4:10 am, CORPAC comunica que las luces de borde ya se encuentran operativas (operadas de forma manual) por lo que a las 5:39 am sale el primer vuelo y se reanudan las operaciones en la pista 1. Hubo muchos vuelos que fueron reprogramados por las aerolíneas, siendo éstas las responsables ante el usuario del servicio. Es importante precisar, tal como lo señala LAP, que es CORPAC quien debe comunicarse con las aerolíneas para el desvío de los vuelos, puntualizando que el tráfico aéreo es competencia de CORPAC.

Se indicó además que cada aerolínea atiende los reclamos de sus pasajeros en estas contingencias y que hay unas que pueden ser más flexibles al acoger este tipo de reclamos en las reservas o cambios de vuelo. Sin embargo, afirmaron que las aerolíneas los derivan a LAP y ellos cumplen con remitirlos a OSITRAN o

INDECOPI para realizar su reclamo, siendo este último el que lo deriva a la aerolínea para que proceda a atender los reclamos.

La situación presentada no ha sido responsabilidad de la aerolínea, correspondiendo a CORPAC dar solución a los pasajeros. Sin embargo, no existe información al alcance de los usuarios finales del servicio sobre la existencia de una vía de reclamación directa ante CORPAC pues no tiene contacto directo con el usuario, aun siendo el responsable de la falla en las luces del borde de la pista.

LAP precisa que ellos activaron las coordinaciones ni bien recibieron la comunicación de la falla de las luces por la torre de control, es decir a las 17.49 pm. hora en la que son alertados por la torre de control y 10 minutos después les comunican que no van a autorizar salidas ni llegadas de vuelos. Además, precisaron que es una práctica comunicar a Migraciones y a Aduanas este tipo de situaciones vía llamada telefónica pues la comunicación debe ser rápida para coordinar los vuelos de las aerolíneas con la finalidad que sean derivados a aeropuertos locales próximos. Añadió que, cada institución maneja su propio plan de contingencia pues el aeropuerto funciona como una *miniciudad* donde cada institución es autónoma y responsable, pero LAP si se comunica con CORPAC, Migraciones y Aduanas en estas situaciones de crisis. Precisan que tienen un plan de emergencia y que activan un comité de crisis en estos casos, comprometiéndose a enviarnos esta información por correo electrónico.

Finalmente, se refirieron a la nueva torre de control de la pista inaugurada el 03 de abril de 2023, la misma que no opera debido a la observación de los vidrios de los ventanales los cuales deben ser reemplazados, afirmando que incluso una delegación conformada por LAP, OSITRAN y su supervisor CESEL-INECO viajaron a España para verificar las características técnicas y la calidad de los vidrios y ya se dio opinión favorable para el cambio de estos<sup>8</sup>.

### 2.2.3. Intervención Defensorial ante la Dirección General De Aeronáutica Civil del Ministerio De Transportes Y Comunicaciones (DGAC)

El 04 de junio de 2024, la Comisión Especial se entrevistó con los siguientes funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil:

1. Roberto Zamalloa Cárdenas, director de la Dirección de Seguridad Aeronáutica de la DGAC.
2. Franco Omar Granara Carruitero, director de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC.
3. Paola Mantilla De las Casas, asesora legal de la DGAC.
4. Paulo Vila Millones, coordinador técnico de navegación aérea de la DGAC.
5. Adolfo Ramón Medina Rodríguez, coordinador técnico de aeródromos de la DGAC.



8 LAP espera decisión de CORPAC para reemplazo de los vidrios de la nueva torre de control. Ver nota de prensa de fecha 03 de junio, 2024: <https://nuevojorgechavez.com/2024/06/lap-espera-decision-de-corpac-para-reemplazo-de-los-vidrios-de-la-nueva-torre-de-control/>

En primer lugar, señalaron que entre sus competencias se encuentra emitir la normativa relacionada a la navegación aeronáutica civil. Asimismo, refieren que se encargan de la revisión y aprobación del plan maestro<sup>9</sup>, documento base de la planificación del funcionamiento del aeropuerto. Asimismo, señala que tanto LAP como CORPAC deben cumplir con la normativa técnica.

En cuanto a la operatividad de la segunda pista de aterrizaje inaugurada el año pasado, señaló que OSITRAN es el encargado de aprobar el expediente técnico. La operación de los servicios de navegación aérea es de responsabilidad de CORPAC.

Respecto a la iluminación de las luces del borde de la pista numero 1 (actual en funcionamiento) la responsabilidad es de CORPAC y, de las luces horizontales de la pista 1 es de responsabilidad de LAP. En este punto, señalaron que como Dirección no tienen la obligación de revisar el expediente técnico sobre el uso de luces o tablero de electricidad para el correcto funcionamiento de las pistas de aterrizaje en el aeropuerto, puesto que esto es responsabilidad de OSITRAN.

En el marco de sus competencias han solicitado a CORPAC un informe detallado de lo sucedido a fin de proceder a verificar si es que estamos ante el incumplimiento de la normativa. De ser el caso, se iniciaría un procedimiento sancionador contra los que resulten responsables. La Dirección general de aeronáutica debe fiscalizar que se cumplan con todas las medidas de seguridad para el tráfico aéreo. Asimismo, señalan que sus representantes estuvieron presentes en el aeropuerto ni bien fueron notificados de lo sucedido, verificando que se estaba trabajando en la solución de la falla eléctrica.

Refieren, además, que cada aeródromo tiene un responsable de verificar la presencia de las entidades necesarias para su funcionamiento a través de su administrador. En cuanto a la protección de los derechos de usuarios, refieren que la DGAC coordina con las aerolíneas para que brinden la asistencia a los pasajeros.

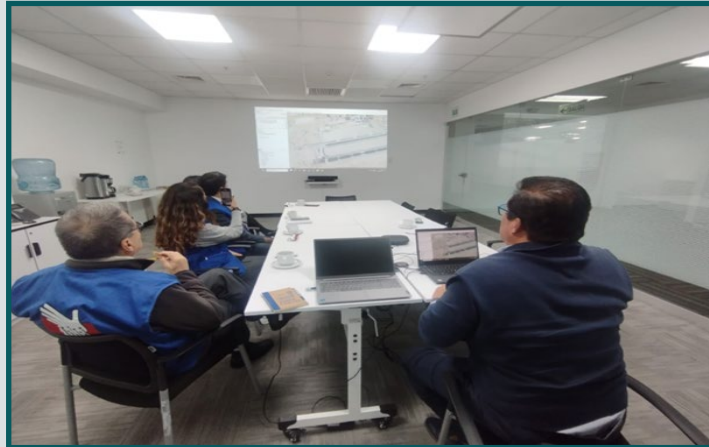
En el extremo del procedimiento sancionador, refieren que se regula por el reglamento de infracciones y sanciones<sup>10</sup> y dura 9 meses aproximadamente. Dieron cuenta del inicio de diligencias preliminares en el caso por lo que se ha hecho un pedido a CORPAC brindándole el plazo de 10 días hábiles para responder.

#### **2.2.4. Intervención Defensorial ante el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)**

El 04 de junio, la Comisión se apersonó a OSITRAN entrevistándose con el Sr. Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización quien brindó alcances de sus competencias con relación al corto circuito acontecido en el aeropuerto.

9 El Reglamento de la Ley de Aeronautica Civil (D.S. 050-2021-MTC) señala: Artículo 49.- Todo aeropuerto debe contar con un Plan Maestro que establece la proyección que tendrá, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los que son aprobados mediante Resolución Directoral de la DGAC.

10 Resolución Ministerial N.º 361-2011-MTC/02 - Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/422959/RISA.pdf?v=1573838171>



El entrevistado informa que en el anexo 3 del contrato de concesión del aeropuerto, se establecen las responsabilidades de cada interviniente (Apéndice 1). En el caso de CORPAC, recae, entre otras, la responsabilidad del sistema de luces. OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas en el contrato de concesión. El anexo 14 del contrato de concesión, por su parte, establece las etapas de la concesión (inversiones) respecto al circuito eléctrico.

Respecto al circuito eléctrico, en la pista 1 del aeropuerto, refiere que cada 100 metros aproximadamente, hay buzones (bajo tierra) de inspección. En su opinión profesional, el problema del cortocircuito y la identificación de la falla se dificultaron debido a que la inspección es manual.

En cuanto a sus competencias para la atención a usuarios afectados en sus derechos debido al incidente producido en el aeropuerto, OSITRAN refiere que no tiene competencia en estos casos y redirige a los usuarios a INDECOPI. De otro lado, OSITRAN brinda información y orienta a los usuarios del concesionario, no de las aerolíneas.

Además, nos dieron alcances de sus competencias para atender a los usuarios y de su labor de supervisión. Ejemplo, las aerolíneas, atienden reclamos relacionados a los vuelos y OSITRAN, se encarga de atender reclamos respecto a los servicios que brinda el concesionario, en cuanto a infraestructura. Asimismo, supervisa la parte comercial de la labor de CORPAC en los aeropuertos.

Finalmente, reiteran que OSITRAN viene supervisando el contrato de concesión. En relación con el uso de la pista 2, señalan que han brindado su conformidad para el uso de las nuevas lunas. Sin embargo, aún existirían observaciones de CORPAC.

# III.

## ANÁLISIS

### 3.1. Análisis de los hechos

Los funcionarios de CORPAC entrevistados por los miembros de esta Comisión, manifestaron que, se produjo un corto circuito en la línea de transmisión eléctrica que alimentaba las luces laterales de la Pista N° 1 desde la zona de aproximación de los aviones para el aterrizaje adyacente al área de proyección de las luces de balizaje.

Cuando se les preguntó la causa del cortocircuito, no hubo una respuesta precisa, alegando que podría deberse a cualquier circunstancia relativa al subsuelo por donde iban los cables o a la antigüedad de las instalaciones porque no habían recibido mantenimiento por más de catorce años, llegando a sostener que los roedores pudieron haber dañado la protección de algún cable.

Al ser requeridos sobre las características técnicas del panel de control de electricidad en pista y si éste contaba con un detector de ubicación inmediata de la zona del siniestro, mencionaron que no contaban con esa tecnología y que no se pudo ni se puede reemplazar sin paralizar todos los vuelos por tiempo indeterminado.

La explicación que dieron es que solo existía un cable alimentador de cinco mil voltios que, desde una subestación eléctrica, se extendía con cables de menor carga por las dos líneas laterales de la pista de aterrizaje, conectando a las celdas con las respectivas luminarias colocadas cada treinta o sesenta metros unas de otras, de modo que la pista tenía luces a ambos lados. Para detectar la falla, debía recorrerse manualmente, todo el perímetro de la pista.

En esta línea, no tenían previsto el tiempo que los llevaría ubicar y solucionar el problema, por lo cual se debió haber lanzado una alerta general (no solo el NOTAM) para que pasajeros, aerolíneas, operadoras de aeropuertos alternativos, migraciones, aduanas, policía, INDECOPI y demás entes involucrados en el servicio de transporte aéreo activaran sus protocolos de emergencia.

En referencia al sistema de iluminación de la Pista N°1, CORPAC informó que éste dependía de un solo cable alimentador de la subestación eléctrica y que no cuentan con un sistema de cableado auxiliar para enfrentar situaciones de emergencia, manifestando que por la antigüedad de la construcción no se previó tal eventualidad.

Manifestaron que al ver que el problema se había extendido por muchas horas, se buscó como alternativa el uso de la Pista N°2, la cual fue inaugurada el 03 de abril del 2023, pero no cuenta con la conformidad técnica respectiva. Frente a la emergencia, CORPAC, LAP y DGAC llegaron a un acuerdo para emplear la Pista N° 2 y la nueva torre de control para enfrentar la emergencia espaciando los vuelos, alargando el tiempo de aproximación entre un avión y otro.

Sin embargo, la pista recién inaugurada no puede operar debido a que las lunas de la torre de control presentan problemas de refracción de imágenes de los aviones que se acercan a la pista de aterrizaje y estas a la fecha no han sido cambiadas. En este punto, resulta importante considerar el comunicado de LAP de fecha 03 de junio, el mismo que señala que en agosto del 2023, LAP inicia un plan de reemplazo de vidrios bajo la recomendación emitida por OACI a raíz de una observación de CORPAC sobre el efecto de doble reflejo de las lunas.

En abril del año pasado, se instaló la primera prueba del panel de vidrio, luego de lo cual, LAP solicita una inspección en la fábrica de producción de los vidrios, viajando a España la delegación conformada por LAP, OSITRAN y su supervisor CESEL INECO, para la verificación de las características técnicas de los vidrios, así como del proceso de producción, lo cual dio por consecuencia una opinión favorable de OSITRAN. Sin embargo,

CORPAC solicitó una nueva inspección de OACI lo cual no estaba contemplado en el cronograma de trabajo previamente establecido.

Antes de iniciar operaciones en la Pista N°2, el personal técnico de CORPAC ubicó los dos puntos donde se había producido el cortocircuito, pero no pudieron dar una explicación técnica sobre las causas del deterioro en ambos puntos. Al ubicar los lugares del cortocircuito procedieron a operar manualmente el sistema, reiniciándose las operaciones aeronáuticas, situación que aún persistía al momento de la entrevista.

En torno a las responsabilidades frente a los usuarios, señalaron que las líneas aéreas no estaban obligadas a asumir los sobrecostos generados por cancelaciones y demoras, como tampoco el pago por el uso de instalaciones de aeropuertos alternativos optando por mantener a los pasajeros dentro de los aviones y, si se producía el desembarco, no tenían motivo para mantener sus aviones en tierra por las enormes pérdidas que esto supone.

En este punto, no podemos dejar de advertir que los hechos suscitados muestran una precaria situación de nuestras instalaciones aeroportuarias del más importante aeropuerto de nuestro país, mostrando una imagen deficiente del servicio aéreo gestionado por CORPAC en desmedro de los intereses y derechos de los usuarios, cuya seguridad estuvo y sigue en riesgo pues a la fecha no se ha llevado a cabo el cambio del cableado de las luces de la pista de aterrizaje que lleva mas de 14 años sin mantenimiento y no se cuenta con la pista de aterrizaje N°2 y su torre de control operativas con la suficiente capacidad de respuesta ante estos eventos, además que CORPAC no ha acreditado la activación de las pólizas de seguro por responsabilidad civil extracontractual que permitiría la cobertura de daños como consecuencia de las fallas en el servicio. Todos estos elementos sustentan la urgente necesidad de evaluar la declaratoria de emergencia de CORPAC con la finalidad de mejorar y garantizar la continuidad del servicio aeroportuario de manera eficiente.

De otro lado, la Dirección General de Aeronáutica Civil ratificó la información de Córpac sobre el origen de las fallas del sistema eléctrico, pero no dio respuestas convincentes acerca del problema generado en el sistema de cableado eléctrico de la pista de aterrizaje, así como de la falta de paneles de control eléctrico. Asimismo, si bien confirmó lo sostenido por CORPAC con relación a la necesidad de accionar manualmente la operatividad de las luces, no explicó el por qué de la demora en la habilitación de la torre de control N°2, lo cual hace que se siga dependiendo del uso de la pista N°1, generando incertidumbre sobre el peligro que correrían los usuarios del servicio aeroportuario, dado que la pista N°1 aun no cuenta con un sistema de cableado eléctrico óptimo.

En otro momento, la DGAC sostuvo que no se encarga de supervisar los detalles técnicos sino de aspectos generales en la concesión de permisos de operación, construcción de aeródromos y aeropuertos calificando todos los factores que aseguren una aeronavegación eficiente.

Esgrimieron la tesis de la ocurrencia como un caso fortuito que, presuntamente, liberaría de responsabilidad política y funcional a todos los actores que tienen la obligación de garantizar la seguridad en la circulación y navegación aérea y de la infraestructura aeroportuaria, buscando darle al hecho la calificación de extraordinario, imprevisible e irresistible, careciendo de respuesta cuando los miembros de la comisión les hicieron ver que con el desplazamiento del cableado y el suministro eléctrico para la iluminación de la pista, la probabilidad de una falla era previsible y no aplicaba el concepto de extraordinario y, si era previsible, mantener una defectuosa infraestructura que generaba un peligro latente y que podía corregirse a tiempo, eliminaba la imprevisibilidad e irresistibilidad como factores eximentes de responsabilidad.

Resulta importante mencionar que la Ley N.º 27261 - Ley de Aeronáutica Civil, en su artículo 14, establece en razón al principio de libertad de circulación, que dentro de sus competencias se encuentra la de establecer normas relativas a la circulación aérea con la finalidad de **prevenir todo incidente o accidente aeronáutico**<sup>11</sup>. En esta misma línea, el artículo 11 de la ley, le confiere **amplias facultades de supervisión e inspección de todas las actividades aeronáuticas civiles** de personas naturales y jurídicas, así como para tomar las medidas que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas.

11 Ley N.º 27261 - Ley de Aeronáutica Civil. Art. 14.2 [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/474863/Ley\\_de\\_Aeronautica\\_Civil\\_27261.pdf?v=1617630949](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/474863/Ley_de_Aeronautica_Civil_27261.pdf?v=1617630949)

Asimismo, no podemos dejar de mencionar que de acuerdo con el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas<sup>12</sup> constituye una falta muy grave, el no realizar oportunamente el mantenimiento preventivo y/o correctivo de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia aéreas a su cargo, incluyendo las inspecciones en tierra y en vuelo.

Por lo anteriormente señalado, la falla en el sistema eléctrico en las luces de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez, no podría ser considerado como un “caso fortuito”, que es entendido como evento extraordinario, imprevisible e irresistible; puesto que ante la probabilidad de su ocurrencia se deben adoptar medidas orientadas a reducir o evitar dichos riesgos, a través de intervenciones oportunas de mantenimiento.

Nota aparte, es pertinente destacar la presencia del denominado Consejo de Usuarios de Aeropuertos creado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 022-2016-CD-OSITRAN que aprueba el Reglamento de funcionamiento de Consejos de Usuarios de OSITRAN. El rol más destacable de este órgano consultivo es el de proponer líneas de acción que se consideren convenientes para mejorar la calidad de la prestación de los servicios de la infraestructura de transporte de uso público bajo el ámbito de competencia del OSITRAN.

### 3.2 Análisis normativo

De conformidad con la Constitución Política del Perú, todos los peruanos tenemos el deber constitucional de respetar, cumplir y hacer cumplir la Constitución y el ordenamiento jurídico de nuestro país. Así también, el rol económico del Estado se orienta a promover la iniciativa privada y la libertad de empresa en sus diversas modalidades de comercio e industria cuidando que el ejercicio de estas libertades no resulte lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas. De otro lado, el artículo 60 de la Constitución se refiere a la posibilidad del Estado de constituir una empresa de forma subsidiaria y autorizado por ley, de forma directa o indirecta por manifiesta conveniencia nacional o alto interés público, recibiendo el mismo trato legal que las empresas de naturaleza privada. Asimismo, la Constitución señala que el Estado tiene el deber de protección de los derechos de los consumidores y usuarios, velando en particular por la salud y la seguridad de la población<sup>13</sup>.

Ahora bien, es pertinente señalar que el Tribunal Constitucional ha señalado que el deber de transparencia en la información pública no solo aporta a combatir la corrupción sino que además la falta de transparencia resulta perniciosa para la sociedad y debilita la confianza de la ciudadanía en las instituciones<sup>14</sup>. Así también, en otra sentencia el Tribunal Constitucional, si bien no se pronuncia sobre un caso análogo al que es materia de análisis, si señala que la responsabilidad de la seguridad aeroportuaria corresponde a la Dirección de Aeronáutica Civil, reconociendo además sus amplias facultades de supervisión e inspección de todas las actividades aeronáuticas civiles<sup>15</sup>.

La contingencia originada por la falla de las luces de la pista de aterrizaje, evidencia que tanto CORPAC como la DGAC tienen competencias claras legales en relación a la prevención, vigilancia, mejoramiento de equipos y adopción de protocolos cuando se está frente a un siniestro de tamaño magnitud y complejidad. En este aspecto, advertimos que el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado por la Resolución Ministerial N°658-2021-MTC, en el Art. 114, relativo a la Dirección de Seguridad Aeronáutica, (órgano de línea de la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC) tiene como tarea general, “la vigilancia, supervisión y fiscalización del cumplimiento de los estándares de seguridad y la prestación de los servicios de navegación aérea”, entre otros.

En esta misma línea, el Art.115 establece como funciones de esta dirección, la de “vigilar las operaciones en toda la actividad aeronáutica civil, nacional e internacional de conformidad con las leyes, reglamentos, normas conexas, regulaciones, certificaciones, permisos y autorizaciones otorgadas y elevar a la Junta de Infracciones los casos de presunta infracción detectados, para su evaluación”; “proponer y ejecutar la política, planes y procedimientos para la prevención de accidentes e incidentes dentro del ámbito de la aeronáutica civil”; “proponer las normas,

12 En concordancia con el Art. 24, inciso 24.1, numeral 24.1.11 del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, aprobado mediante Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02 del 27 de mayo de 2011. Recuperado de: <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1032150>

13 Constitución Política del Perú. Artículos 59 y 65.

14 EXP. N.º 04274-2016-PHD/TC. Fundamento 5. Recuperado de: <https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2021/04274-2016-HD.pdf>

15 Expediente N° 3128-2011-PA/TC. Recuperado de <https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2013/03128-2011-AA.pdf>

directivas y procedimientos de seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil”; “verificar que las instalaciones y servicios de navegación aérea mantengan un continuo y correcto funcionamiento” y “mantener actualizado el sistema de notificación de sucesos de seguridad operacional, que facilite la recopilación y el análisis de la información para la prevención de accidentes e incidentes”.

Es evidente, entonces que la DGAC no es un ente puramente burocrático sino que la norma le exige una dinámica de control de riesgos, prevención de accidentes e incidentes, verificación de perfecto funcionamiento y evaluación de posibles peligros de las instalaciones y servicios para asegurar un continuo y correcto funcionamiento, siendo tarea de la alta dirección actualizar y aprobar las normas, directivas y procedimientos de seguridad operacional, que en el caso del apagón en el Aeropuerto “Jorge Chávez” no se habían cumplido a plenitud.

En esa línea de atribuciones y responsabilidades de los actores intervinientes, el Reglamento de Organización y Funciones de CORPAC aprobado mediante Acta de Sesión 2430 del 22 de noviembre de 2019 por acuerdo de Directorio, en el artículo 7 fijó como objeto, entre otros “Operar, equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo, incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica, de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado peruano y las disposiciones legales y reglamentarias referentes al funcionamiento de los aeropuertos y servicios”, para luego, en el Art. 45 relativo a las funciones de la Gerencia Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, establecer, entre otros, la obligación de “evaluar oportuna y permanentemente la información de la seguridad operacional”, “administrar los estudios relacionados con la seguridad operacional”, “garantizar que las evaluaciones de riesgos se lleven a cabo de manera eficaz y eficiente”, “coordinar y comunicar en representación del Gerente General con la DGAC y otros organismos del Estado, sobre asuntos relacionados con la seguridad” y “asesorar al Directorio, al Gerente General y Gerencias en materia de seguridad operacional”.

En el Art.95 se asigna a la Gerencia Central de Navegación Aérea la obligación de “supervisar la programación y ejecución del mantenimiento técnico preventivo y correctivo a los sistemas y equipos al servicio de la aeronavegación a nivel nacional, proponiendo su reposición acorde con la tecnología moderna”.

En el Art.111 se establece como obligación de la Gerencia Tecnología Aeronáutica, “conducir y establecer políticas para la administración de la operatividad del mantenimiento y conservación de los equipos y sistemas de navegación aérea, comunicaciones, vigilancia aérea, meteorología, ayudas luminosas, sistemas eléctricos, grupos electrógenos y equipos complementarios en los aeropuertos y estaciones aeronáuticas a nivel nacional” y “supervisar y controlar las actividades de mantenimiento, operatividad y conservación de los equipos y sistemas, asignados en las diversas sedes aeroportuarias, en coordinación con los encargados de dichas sedes”.

En el Art.113 relativo al Área de Soporte de Sistemas CNS y Ayudas Luminosas, se consignan expresamente las siguientes obligaciones: “organizar, supervisar y controlar la operatividad, el mantenimiento, conservación y reparación de los equipos y sistemas de ayudas luminosas, de distribución eléctrica, tableros generales de distribución, sub estaciones, grupos electrógenos, tableros de transferencia y sistemas de climatización, así como los sistemas de protección eléctrica, según las competencias asignadas”.

En ese sentido, habiendo transcurrido periodos excesivos mayores a 14 años sin realizarse el cambio de dicho sistema eléctrico, cobra relevancia que se intensifique la supervisión de la programación y ejecución del mantenimiento técnico preventivo y correctivo a los sistemas y equipos al servicio de la aeronavegación en el mencionado aeropuerto, proponiendo su restablecimiento y reposición acorde con la tecnología moderna. De lo visto hasta aquí, podemos concluir que tanto CORPAC y DGAC no cumplieron con sus obligaciones establecidas por ley.

### **3.3. Afectación de derechos fundamentales**

#### **3.3.1. Sobre el servicio de transporte aéreo**

Para el servicio de transporte aéreo se requiere que las personas interesadas contraten con una compañía de aviación comercial, para lo cual recibirán un boleto o ticket aéreo a cambio de una contraprestación económica, que les permita realizar el traslado aéreo desde un punto hacia otro destino, que puede estar ubicado en el Perú o en el extranjero.

A su vez, el boleto aéreo (físico o electrónico) formaliza el contrato entre el pasajero y la aerolínea, siendo que en el precio fijado por la empresa también se incluye el pago de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA, por un servicio que no es brindado por la empresa aérea.

Es importante anotar que la TUUA está relacionada específicamente con las instalaciones y servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo<sup>16</sup>.

### 3.3.2. Sobre la afectación de los usuarios del servicio de transporte aéreo

La suspensión de las actividades aeroportuarias en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, al haberse detectado una falla en el servicio de iluminación en la pista de aterrizaje, trajo consigo la afectación de cientos de personas, incluidas las personas vulnerables como son adultos mayores, menores de edad, personas con discapacidad, madres gestantes, entre otros, dado que las aerolíneas se vieron imposibilitadas a aterrizar o despegar en este aeropuerto internacional, con lo cual tuvieron que suspender y/o cancelar los vuelos programados hasta el reinicio de las actividades.

Esta cancelación de vuelos configuró una eventual afectación a los usuarios del servicio de transporte aéreo, considerando a:

- i) Usuarios de vuelos programados desde Lima hacia el interior del país.
- ii) Usuarios de vuelos programados desde el interior del país hasta Lima.
- iii) Usuarios de vuelos programados desde el exterior hasta Lima.
- iv) Usuarios de vuelos programados desde Lima hacia el exterior del país.
- v) Usuarios que se encontraban en el espacio aéreo y que fueron derivados a otros aeropuertos nacionales.
- vi) Usuarios que se encontraban en el espacio aéreo y que fueron derivados a otros aeropuertos internacionales.

Frente a estas circunstancias, es importante cautelar el derecho a la información que le asiste a todos los pasajeros, información oportuna, suficiente, veraz, fácilmente accesible y relevante que oriente sus acciones en esas circunstancias, a efecto de conocer qué realizar ante este tipo de situaciones, partiendo de una asimetría de información respecto de los operadores de los servicios aeroportuarios.

- 
- 16 Son los que se señalan a continuación:
- a. Embarque/Desembarque de Pasajeros
    - Área de embarque.
    - Climatización.
    - Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones.
    - Sistema de entrega de equipajes.
    - Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave.
    - Chequeo de pasajeros y equipaje.
    - Carritos porta equipaje.
    - Área para pasajeros en tránsito.
    - Iluminación.
    - Comunicaciones.
  - b. Orientación
    - Circuito cerrado de televisión.
    - Señalización vertical.
    - Señalización horizontal.
    - Sistema de sonido.
    - Sistema de información de vuelo.
  - c. Otras instalaciones y servicios
    - Son los locales destinados a servicios de organismos públicos:
      - Aduana.
      - Migraciones.
      - Sanidad.
      - Fiscalía.
      - Policía Nacional.
      - INDECOPI.
      - OSITRAN.
      - Entre otros
  - d. Servicios de atención médica.
  - e. Área pública de circulación de vehículos.
  - f. Áreas de uso común para pasajeros y acompañantes.
  - g. Seguridad aeroportuaria.
  - h. Servicios higiénicos.
  - i. Salas oficiales para autoridades.

En este caso en particular, la información resultaba prioritaria para los pasajeros a efecto de conocer los motivos que originaron las cancelaciones en las instalaciones aeroportuarias, así como del día y la hora estimada para la reanudación del transporte aéreo, a efecto de buscar la reprogramación del servicio. Para ello, es necesario que todos los actores implementen acciones que permitan brindar información a los pasajeros, en función de sus competencias, como veremos a continuación:

- Las compañías aéreas que operan en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al ser las encargadas de brindar el servicio de transporte aéreo están obligadas a incrementar todos sus canales de comunicación, directa (counter) e indirecta (línea telefónica, Whatsapp, redes sociales, entre otros) con que cuentan, de modo que les permita atender las consultas de sus usuarios, respecto a las cancelaciones y reprogramaciones de vuelos, condiciones, entre otros.

Asimismo, las compañías deberían difundir información relacionada a las pólizas de seguros por responsabilidad civil extracontractual con las que cuenta CORPAC que cubren los daños y perjuicios generados en el servicio a favor de los usuarios del servicio.

- Lima Airport Partners – LAP también tiene el deber de difundir toda información relevante para los pasajeros, sobretodo la concerniente a esta situación de crisis.
- El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI, al ser la institución encargada de la protección de los derechos de los consumidores y usuarios<sup>17</sup> debe poner a disposición de los interesados sus canales de comunicación<sup>18</sup>, además de reforzar la atención que brinda en sus oficinas ubicadas al interior del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en los aeropuertos de Cusco, Piura, Chiclayo, Trujillo, Iquitos, Arequipa, Puno, San Martín, Cajamarca y Tacna, así como en sus oficinas regionales, para continuar monitoreando que las aerolíneas cumplan eficientemente con informar a los pasajeros la reprogramación de sus vuelos.

Además del servicio de transporte propiamente dicho, brindado por los usuarios intermediarios (aerolíneas), es importante identificar otros servicios, como los de aeronavegación<sup>19</sup> y los aeroportuarios<sup>20</sup>. En el caso puntual del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es la empresa CORPAC la responsable del control del tránsito aéreo a nivel nacional, encargada de la administración, operación, equipamiento y conservación de los aeropuertos y los servicios de ayuda a la navegación.

De otro lado, y de forma específica, recae en CORPAC la obligación de brindar en este aeropuerto internacional el servicio de aterrizaje y despegue nocturno, que incluye la provisión de iluminación y señales en la pista de aterrizaje y calles de rodaje para aquellas aeronaves en operación nocturna. Por tanto, siendo su responsabilidad la falla en el servicio de iluminación de la pista de aterrizaje, la cancelación de vuelos nacionales e internacionales no constituye una causa atribuible a las compañías aéreas, puesto que estas se encontraban imposibilitadas de realizar el servicio ante la cancelación de operaciones solicitada por CORPAC, dado el incidente. Sin embargo, las aerolíneas tienen la obligación de informar de forma diligente a los pasajeros.

17 Según lo establece el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1033, que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.

18 A través del Whatsapp aeropuerto 985197624 y la línea gratuita 080-4-4040.

19 Servicios de Aeronavegación, tales como:

- El Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), que considera las ayudas a las naves que sirven rutas nacionales e internacionales mientras estas se encuentran en vuelo.
- El servicio de aproximación, que considera la ayuda para el aterrizaje de las aeronaves en los aeropuertos, que sirven a rutas nacionales e internacionales.
- El servicio de sobrevuelo, que considera las ayudas a las naves que surcan cielo peruano en ruta hacia su destino, aterrizando en suelo peruano.

20 Servicios aeroportuarios, tales como:

- El servicio de aterrizaje y despegue (A/D), que considera la provisión de la infraestructura y servicios de aeroportuarios para la atención a la nave que aterriza en el aeropuerto.
- El estacionamiento de aeronaves, que implica la provisión de la rampa para el servicio de estacionamiento de las aeronaves.
- El servicio de iluminación en la pista de aterrizaje, que son las ayudas visuales al A/D durante el horario nocturno.
- Los puentes de embarque, que es la provisión de equipos que conectan a la nave con el terminal de pasajeros.
- Los servicios de uso de Aerostación (TUUA).

- En razón a lo mencionado, un hallazgo preocupante es la ausencia de un mecanismo de reclamación directa en estos casos, siendo las aerolíneas los únicos interlocutores por ser los prestadores del servicio de transporte, máxime si el usuario no está familiarizado o no tiene la obligación de conocer los medios y servicios que requieren las aerolíneas para brindar el servicio en una instalación aérea, como en este caso específico, de los servicios aeroportuarios brindados por CORPAC.

Al respecto, sabemos también que la empresa CORPAC no tiene una relación directa con los pasajeros del transporte aéreo, sino que brindan sus servicios aeroportuarios a las empresas aéreas; sin embargo, este incidente evidencia la vulnerabilidad en la que se encuentran los pasajeros eventualmente afectados, quienes independientemente de la reprogramación de vuelos que realiza la aerolínea, no tienen a quien reclamar por ejemplo los perjuicios económicos, que les habría ocasionado la imposibilidad de viajar a sus destinos, impactando indirectamente en el ejercicio de otros derechos fundamentales (salud, educación, trabajo, etc)

Complementariamente, no podemos dejar de advertir que la DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene facultades para investigar los hechos suscitados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en razón a las amplias facultades otorgadas bajo la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, anteriormente mencionadas.

En consecuencia, le corresponde a la DGAC identificar si las acciones de CORPAC constituyen infracciones, y de ser el caso, iniciar un procedimiento administrativo sancionador contra la empresa, además de establecer sanciones correspondientes, identificando las afectaciones producidas a las aerolíneas como usuarios intermediarios.

### **3.3.3. Responsabilidad de las empresas del Estado y personas privadas que brindan servicios públicos: Jurisprudencia a nivel nacional e internacional**

La Corte Interamericana en reiterada jurisprudencia ha señalado que la responsabilidad del Estado respecto a la actuación de terceros se basa en las obligaciones generales contraídas por los Estados en el artículo 1.1.<sup>21</sup> (obligación general de respetar) y artículo 2<sup>22</sup> (obligación general de garantizar) contenidas en la Convención Americana de Derechos Humanos. Es decir, los Estados parte son responsables de respetar los derechos que la Convención consagra, pero también de tomar las medidas necesarias para garantizar el efectivo ejercicio y protección de los demás derechos que la Convención establece.

En el caso de la actuación de terceros, no toda actuación vulneratoria entre privados conlleva a la atribución de responsabilidades por parte del Estado. Como señalan juristas como Felipe Medina, la responsabilidad internacional del Estado por violaciones a los derechos humanos se extiende a la garantía y protección en el caso de las relaciones entre particulares, por el carácter erga omnes de las mismas<sup>23</sup>.

Sin embargo, dicha responsabilidad no se extiende a cualquier tipo de vulneración derivada de los efectos de la relación entre terceros, sino más bien en base a “(...) la teoría del Drittwirkung, según la cual los derechos fundamentales deben ser respetados tanto por los poderes públicos como por los particulares en relación con otros particulares.”<sup>24</sup>. Así, la teoría se extiende en la medida que el Estado haya permitido o no haya sancionado la actuación de un privado que haya sido vulneratoria de derechos fundamentales.

En esa línea, las empresas privadas tienen también la obligación de respetar derechos humanos, como una responsabilidad indirecta o derivada del Estado de respetar y garantizar. Ahora bien, de ello es importante

21 1.1. Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

22 Artículo 2 (Deber de Adoptar Disposiciones de Derecho Interno) - Si el ejercicio de los derechos y libertades mencionados en el artículo 1 no estuviere ya garantizado por disposiciones legislativas o de otro carácter, los Estados Partes se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

- Si el ejercicio de los derechos y libertades mencionados en el artículo 1 no estuviere ya garantizado por disposiciones legislativas o de otro carácter, los Estados Partes se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

23 ARDILA, Felipe Medina. La responsabilidad internacional del Estado por actos de Particulares análisis jurisprudencial interamericano. Revista Debate interamericano, 2009. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r26724.pdf>

24 Corte Europea de Derechos Humanos. Caso Adali vs. Turquía, párrafo 112.

precisar 2 situaciones particulares: a) empresas privadas que brindan servicios públicos y b) empresas públicas. Sobre la responsabilidad del Estado ante la vulneración de derechos humanos por parte de empresas privadas, la Corte IDH ha determinado que “(...) *el incumplimiento de los Estados de su deber de regular y fiscalizar la prestación de servicios públicos por parte de entidades privadas, le genera a éste responsabilidad internacional por omisión, en la medida en que falta a sus deberes de respeto, prevención y protección de los derechos reconocidos en la Convención Americana y demás instrumentos aplicables, y de organizar el poder público para garantizar a las personas bajo su jurisdicción el libre y pleno ejercicio de los derechos humanos, extendiéndose esa obligación a las instituciones privadas a las que los Estados delegan su autoridad.*”<sup>25</sup>. Lo mencionado es en virtud a que muchas empresas que prestan servicios al Estado los tercerizan, y siendo el caso de producirse una afectación a los derechos fundamentales, no asumen la responsabilidad que esta vulneración conlleva.

Por otro lado, en el caso de las empresas del Estado, lo cierto es que la responsabilidad atribuible al Estado se configura de manera directa. De esa forma se ha pronunciado la Corte en casos como *Ximenes Lopes vs. Brasil*: “(...) la acción de toda entidad, pública o privada, que está autorizada a actuar con capacidad estatal, se encuadra en el supuesto de responsabilidad por hechos directamente imputables al Estado, tal como ocurre cuando se prestan servicios en nombre del Estado.”<sup>26</sup>.

En nuestro país, el máximo interprete constitucional ha señalado: “La vida en el mundo moderno requiere de ciertos derechos sociales mínimos en materia de servicios públicos, sin los cuales las personas no pueden tener una vida digna, ejercitar sus demás derechos, ni desarrollarse en sociedad. (...) . Así, resulta de aplicación a todos ellos lo dispuesto en el artículo 58 de nuestra Constitución Política, el cual establece que, bajo el régimen de una economía social de mercado, el Estado actúa principalmente en el área de los servicios públicos, garantizando a los usuarios su acceso y prestación efectiva, continua, suficiente, de calidad y sin discriminación”<sup>27</sup>

Es decir, el Estado no solo tiene el deber de prestación de servicios públicos, reconocido expresamente en la Constitución Política, sino más bien el deber de garantizar una prestación mínima que permita a las personas el ejercicio de los demás derechos para una vida digna. Así, dentro de dicho deber de garantía se encuentra el deber de brindar la prestación del servicio de manera segura, tanto para los usuarios, como para los servidores y trabajadores encargados de prestarlo.

### **3.3.4. La importancia de la transparencia y difusión de información a favor de la ciudadanía:**

El Art. 2, inciso 5 de la Constitución regula el derecho de acceso a la información pública, que implica la facultad de solicitar y recibir información de las entidades de la administración pública. Es así que el ejercicio de este derecho permite que los ciudadanos, puedan conocer la información que ostenta el Estado a fin de ejercer otros derechos fundamentales.

Sin perjuicio de ello, el ejercicio del derecho es a iniciativa de parte lo que se traduce en la transparencia pasiva, también existe otras vertientes de la transparencia que permiten que la ciudadanía se encuentre debidamente informada de la gestión pública de los diferentes órganos que conforman el Estado, las cuales son: la transparencia activa y la transparencia proactiva.

Escenarios como el ocurrido ponen en relieve la necesidad de que las entidades de la administración pública, incluidas las entidades privadas que brindan servicios públicos como las empresas del Estado, enmarquen sus funciones en el principio de la máxima divulgación de la información que ostentan, especialmente aquella relacionada a las funciones que ejercen o el servicio que prestan a favor de la ciudadanía.

En el marco de la transparencia activa y las obligaciones reguladas en el TUO de la Ley 27806 y su Reglamento, las entidades de la administración pública deben procurar la publicidad de la información, que incluye aquella relacionada a las funciones que ejercen, la normativa que emiten, las contrataciones que realizan y otras. Ello, coadyuva a garantizar que la ciudadanía pueda contar con las herramientas necesarias para hacer valer sus derechos.

25 Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte Idh). 2007a. Caso Albán Cornejo y otros vs. Ecuador. Fondo Reparaciones y Costas. Sentencia de 22 de noviembre de 2007. Serie C No. 171.

26 Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte Idh). 2006a. Caso Ximenes Lopes vs. Brasil. Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 4 de julio de 2006. Serie C No. 149, párrafo 87.

27 EXP. N.º 02151-2018-PA/TC LIMA. f. 4.

En el caso de las personas jurídicas bajo el régimen privado que prestan servicios públicos o ejercen función administrativa, en virtud de concesión, delegación o autorización del Estado; se encuentran obligadas a garantizar la transparencia de las características de los servicios públicos que prestan, sus tarifas y las funciones administrativas que ejercen.

Las empresas del Estado también se encuentran bajo el régimen de la Ley 27806, en cuanto al procedimiento de atención de solicitudes de acceso a la información pública. En relación a la difusión de la información que ostentan de forma activa, esta obligación se deriva de otras normas como la Ley 29091, Ley que modifica el párrafo 38.3 del Artículo 38 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, y establece la publicación de diversos dispositivos legales en el Portal del Estado Peruano y en portales institucionales.

En dicho marco, la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información Pública ha considerado que los portales institucionales o páginas web de las instituciones permiten difundir información relacionada, entre otras, a los servicios que brindan o cualquier otra información relevante para la ciudadanía<sup>28</sup>.

De esa manera, la normativa en materia de transparencia y acceso a la información, así como aquellas que establecen disposiciones para publicitar la información que involucra a la gestión pública o prestación de servicios públicos, prevén la obligación de las instituciones de desarrollar portales web que contengan toda la información relacionada a la gestión que desarrollan. Estas obligaciones van de la mano con la necesidad de usar lenguaje sencillo; además, que dichos portales sean amigables y accesibles para el uso de la ciudadanía.

Sin perjuicio de ello, consideramos que las entidades del Estado deben ir más allá, y desarrollar políticas de transparencia proactiva, especialmente, en casos o siniestros como el ocurrido en los que la ciudadanía necesita de información útil, de rápido acceso y a la mano, para poder ejercer sus derechos y poder subsanar las afectaciones que han sufrido.

En el caso en particular, la Defensoría del Pueblo ha podido advertir a través de sus supervisiones in situ, en contraste con lo reportado en medios de comunicación, que los usuarios afectados por el desperfecto eléctrico en el aeropuerto Jorge Chávez, no sabían cómo canalizar sus reclamos ni contra qué entidades dirigirlos.

De la revisión de los portales institucionales de las entidades involucradas: CORPAC, LAP, DGAC Y OSITRAN<sup>29</sup>, no hemos advertido que proactivamente, dichas entidades publiciten en sus portales institucionales, información que sea útil para los ciudadanos afectados con el incidente ocurrido en el Aeropuerto Jorge Chávez.

Si bien, cada una de las entidades citadas tienen portales institucionales, ya sean portales de transparencia estándar- PTE, u otros, no han publicitado información relacionada a las vías que tienen los usuarios para hacer valer sus derechos y a las acciones que vienen adoptando de acuerdo con sus competencias u otras informaciones de utilidad.

---

28 Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Opinión Consultiva 24-2020-JUS/DGTAIPD. Recuperada de: <https://www.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2020/05/OC-24.pdf>

29 Revisión al 04 de junio a las 18:27 horas.

## IV. CONCLUSIONES

- 4.1. Se ha constatado que las oficinas de CORPAC, no atienden las 24 horas todos los días de la semana; solo de lunes a viernes en horario de oficina, lo cual resulta preocupante ante situaciones de emergencia.
- 4.2. Conforme a nuestras actas de supervisión, el personal del INDECOPI no estuvo presente en los aeropuertos de Trujillo e Iquitos al momento que pasajeros nacionales y extranjeros requerían su presencia.
- 4.3. Se constató que no hubo presencia policial en las inmediaciones del aeropuerto Carlos Martínez de Pinillos de la ciudad de Trujillo para preservar la seguridad de cientos de pasajeros derivados de vuelos nacionales que se trasladaban sin conocer la ciudad y en la madrugada del 3 de junio a hospedajes de la localidad para no pernoctar en las instalaciones de dicho aeropuerto.
- 4.4. No se encontró visible en los módulos de atención de las aerolíneas ubicados en los aeropuertos, los carteles informativos del libro de reclamaciones.
- 4.5. De las entrevistas realizadas a los funcionarios de las entidades actoras, no se ha podido determinar con contundencia la causa que generó el cortocircuito en las instalaciones eléctricas de las luces de borde de la pista de despegue y aterrizaje del del aeropuerto internacional Jorge Chávez, sistema que lleva más de 14 años sin mantenimiento (lo cual concuerda con la propia versión del presidente de CORPAC). Se maneja el supuesto que los cables podría haber sido dañados o mordidos por roedores, motivo de una falla atípica.
- 4.6. CORPAC no tiene habilitado un panel de control o detector de fallas en la iluminación de la pista de aterrizaje. Del mismo modo, no se ha acreditado que cuenten con un plan de contingencia para evitar el perjuicio a los pasajeros que fueron afectados con las cancelaciones y reprogramaciones de vuelos.
- 4.7. La falla en el sistema eléctrico en las luces de borde de la pista de despegue y aterrizaje del aeropuerto internacional Jorge Chávez, no podría ser considerado como un caso fortuito porque ante la probabilidad de su ocurrencia se debieron adoptar medidas orientadas a reducir o evitar dichos riesgos, a través de intervenciones oportunas de mantenimiento, conforme lo determina la ley.
- 4.8. Para cautelar el derecho a la información que le asiste a todo pasajero del servicio de transporte aéreo se requiere que todos los actores vinculados a la prestación del servicio adapten y amplíen los mecanismos de comunicación establecidos, de modo que los pasajeros puedan obtener información oportuna, suficiente, veraz, fácilmente accesible y relevante que oriente sus acciones frente a cualquier circunstancia como la que se presentó en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- 4.9. Se advirtió que no existió un mecanismo establecido que permita a los pasajeros afectados por la suspensión del servicio de transporte aéreo accionar contra la empresa prestadora de servicios aeroportuarios, que en este caso es la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. – CORPAC, la que, si bien no tiene una relación contractual directa con aquellos, sus operaciones o la falta de estas si pueden llegar a afectar directamente a los pasajeros.
- 4.10. Le corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles y por ende, los hechos que dieron origen a la suspensión de operaciones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, y de ser el caso, iniciar un procedimiento administrativo sancionador que identifique y sancione a quienes resulten responsables,

que pueda considerar además, la eventual afectación a los pasajeros por los hechos acaecidos entre el 02 y el 03 de junio del presente.

- 4.11. Existe una evidente contradicción entre lo sostenido por el Presidente de CORPAC y su gerente general pues mientras el primero afirmó ante la Comisión de Consumidor que el sistema de cableado de las luces no contaba con mantenimiento desde hace 14 años, el gerente sostuvo en la visita inopinada del Presidente de la Comisión de Fiscalización, a la cual acompañamos como Comisión Especial<sup>30</sup> que si se efectuaba mantenimientos de forma bimensual y que dada la situación presentada ahora son semanales. Sin embargo, no acredita con documentación alguna que esta última afirmación sea cierta.
- 4.12. En relación a la pista N° 2, resulta preocupante que a pesar de contar ya con la conformidad previa de OSITRAN para la instalación de las nuevas lunas en la torre de control de la pista 2, CORPAC y LAP hayan acordado la realización de una nueva verificación técnica de las lunas adquiridas, lo cual no solo retrasaría la operatividad de la pista de aterrizaje N°2, sino también posterga la posibilidad de implementar esa pista en caso que una emergencia parecida vuelva a suceder, lo cual sería una demostración manifiesta de la poca capacidad de coordinación entre los actores involucrados (CORPAC/LAP) perjudicando a los usuarios del servicio aeroportuario.
- 4.13. Sorprende que, de acuerdo con lo expresado por el gerente general de CORPAC señor José Antonio Rubio Traví, la DGAC supervisa permanentemente el actuar de CORPAC, sin embargo, esto no concuerda con la realidad puesto que, con anterioridad al siniestro, la DGAC no comunicó sobre la falta de mantenimiento o cambio del cableado de las luces de la pista de aterrizaje.
- 4.14. Las visitas de supervisión defensorial realizada por la Comisión Especial de la Defensoría del Pueblo a las entidades involucradas han puesto en evidencia que existe una deficiente coordinación entre los entes involucrados en el transporte aéreo respecto a la atención de las necesidades de los usuarios ante eventos como el acontecido.
- 4.15. Hay que precisar que CORPAC no brinda un servicio directo al usuario, si tiene la responsabilidad de gestionar los servicios de navegación aérea y aeroportuarios con seguridad, eficiencia, calidad y responsabilidad ambiental<sup>31</sup>.
- 4.16. Asimismo, la DGAC no ha cumplido sus obligaciones enmarcadas en la Ley N.º 27261 - Ley de Aeronáutica Civil, la misma que, en su artículo 14, establece en razón al principio de libertad de circulación, que dentro de sus competencias se encuentra la de establecer normas relativas a la circulación aérea con la finalidad de prevenir todo incidente o accidente aeronáutico<sup>32</sup>. En esta misma línea, el artículo 11 de la ley, le confiere amplias facultades de supervisión e inspección de todas las actividades aeronáuticas civiles de personas naturales y jurídicas, así como para tomar las medidas que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas.
- 4.17. En el marco de la información recabada, hemos tomado conocimiento que el Consejo de Usuarios de Aeropuertos sesionará de forma extraordinaria el día 14 de junio del presente año en razón a los hechos suscitados en el aeropuerto internacional Jorge Chávez. Resulta importante esta convocatoria en la línea de aportar posibles soluciones a la emergencia presentada pensando en el interés y bienestar de los usuarios.

30 Oficio N°1427/2023-2024/CFC-CR de la Comisión de Fiscalización y Contraloría del Congreso de la República de fecha 04 de junio de 2024.

31 Misión de CORPAC. Recuperada de: <https://www.gob.pe/institucion/corpac/institucional>

32 Ley N.º 27261 - Ley de Aeronáutica Civil. Art. 14.2 [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/474863/Ley\\_de\\_Aeronautica\\_Civil\\_27261.pdf?v=1617630949](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/474863/Ley_de_Aeronautica_Civil_27261.pdf?v=1617630949)

# V.

## RECOMENDACIONES

### 5.1. Al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

- SOLICITAR a la Presidencia del Consejo de Ministros DECLARAR en emergencia el servicio de navegación aérea que permita la reestructuración de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A (CORPAC).
- ADOPTAR las medidas necesarias, incluyendo soluciones técnicas de ejecución inmediata que atienda la situación de emergencia generado por la falla de las luces de la pista de aterrizaje N° 1 del aeropuerto internacional Jorge Chávez.

### 5.2. Al Congreso de la República

- INICIAR acciones de investigación a nivel de comisiones en relación al incidente del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al constituir un asunto que ha afectado el interés público, de acuerdo a lo establecido en los artículos 97 de la Constitución y 88 del Reglamento del Congreso.
- EJERCER la facultad de control político observando el marco constitucional y legal vigente.

### 5.3. A la Contraloría General de la República

- INFORMAR sobre los resultados de las acciones de control impulsadas ante CORPAC, en el marco de sus competencias, en atención al incidente ocurrido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el pasado 02 de junio.

### 5.4. A la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S. A. (CORPAC)

- ELABORAR un plan de contingencia que responda ante las posibles situaciones de emergencia y/o de crisis que impacten en el servicio aeroportuario a fin de mitigar los perjuicios generados a los pasajeros ante la suspensión y/o cancelación de vuelos.
- HABILITAR una oficina de atención disponible 24/7 en los aeropuertos bajo su administración con la finalidad de recepcionar y/o absolver las peticiones con respecto al servicio que prestan según su competencia.
- DESARROLLAR con Lima Airport Partners (LAP) y las aerolíneas, protocolos de comunicación, de modo que los pasajeros puedan obtener información oportuna, suficiente, veraz, fácilmente accesible y relevante en una situación de emergencia o crisis.
- INFORMAR sobre la cobertura de las pólizas de seguro de responsabilidad extracontractual ante daños generados como consecuencia de fallas en el servicio, a fin de que puedan activarse para las indemnizaciones correspondientes.
- PRIORIZAR con carácter de urgencia el cambio del sistema de redes eléctricas del sistema de iluminación de la pista de aterrizaje prevista para el próximo año.

**5.5. A la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

- DETERMINE el inicio del proceso sancionador a CORPAC para identificar los hechos que dieron origen a la suspensión de operaciones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y las responsabilidades correspondientes por la omisión y/o negligencia de no realizar mantenimiento preventivo a los sistemas eléctricos de las luces de borde de la pista de despegue y aterrizaje por más de 14 años.

**5.6. Al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)**

- GARANTIZAR la presencia de personal suficiente en todos los aeropuertos a fin de orientar a los usuarios del servicio en situaciones de riesgo y/o emergencia.
- SUPERVISAR el cumplimiento de la publicidad visible del libro de reclamaciones en las instalaciones del aeropuerto, sobretodo en los counters de las aerolíneas.

**5.7. A la Policía Nacional del Perú**

- DISPONGA medidas preventivas de seguridad a los pasajeros en las instalaciones del aeropuerto, en casos de riesgo y/o emergencia.

**5.8. Al Ministerio Público**

- EVALUAR, tras el inicio de las investigaciones preliminares, la determinación oportuna de las responsabilidades correspondientes en el presente caso.

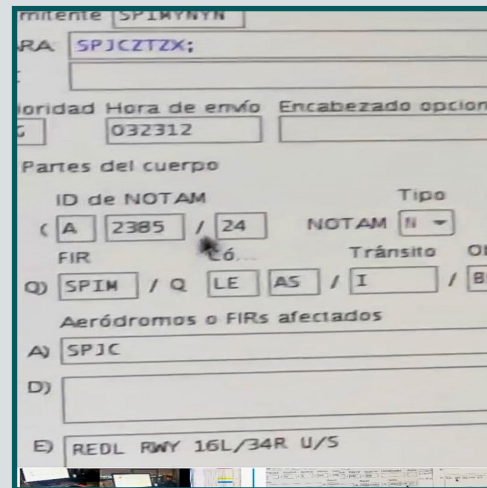
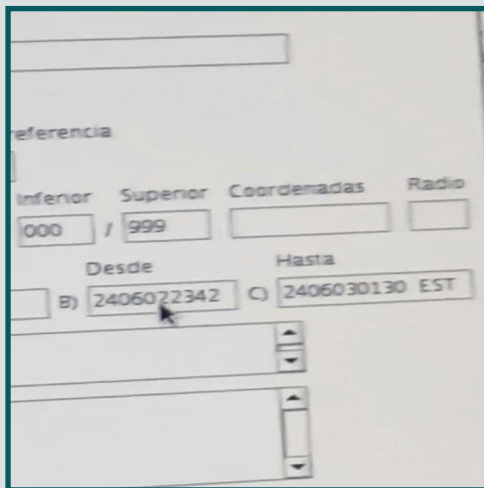
# ANEXO: NOTAM LIMA AIRPORT

Durante la supervisión realizada el día 03 de junio a LAP, nos apersonamos a la torre de control aéreo de la pista principal del Aeropuerto, verificando in situ y a través de las pantallas de los controladores, los NOTAM emitidos con ocasión al incidente acontecido en el Aeropuerto.

Al respecto, se advirtió lo siguiente:

- **NOTAM 1: 2385 2024**

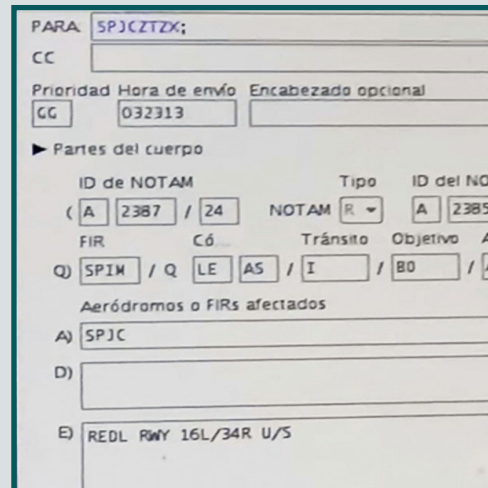
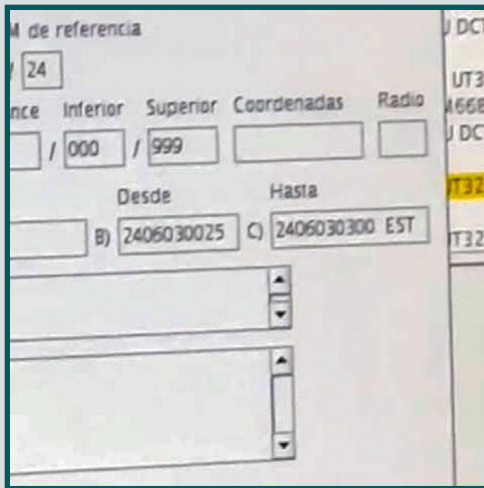
- Desde el 02 /06/2024 a las 23:42 hora UTC (6:42 pm) hasta el 03/06/2024 a las 01:30 hora UTC (08:30 pm – con posibilidad de extenderse)
- Abreviatura: REDL RWY 16L/34R U/S (Runway Edge Lights – runwayunservice)
- Esta abreviatura de Organización de Aviación Civil Internacional – OACI indica motivo del NOTAM. En sus siglas significa iluminación de borde de pista 16 izquierda fuera de servicio.



- Las fotos presentadas son capturas de la pantalla de la torre de control de la pista principal. De acuerdo con la información brindada por personal de LAP en la torre de control, se verifico que el primer NOTAM se emitió el 02 de junio desde las 6:42 pm hasta el 03 de junio a las 8:30 pm. En dicho NOTAM se informa sobre la falla de luces en la pista de aterrizaje, llamada pista 16.

- **NOTAM 2: 2387 2024**

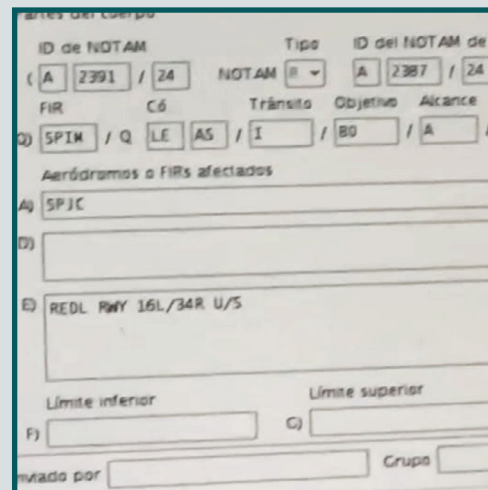
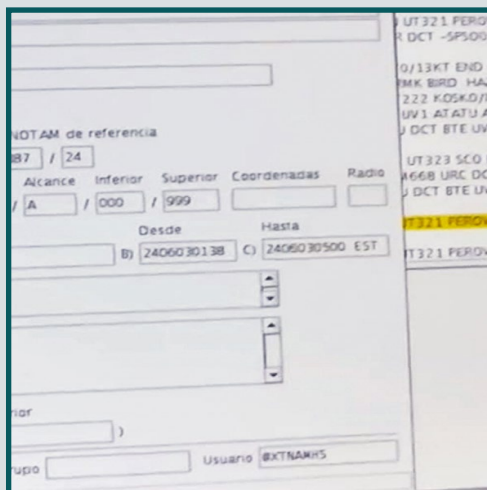
- Desde el 03/06/24 a las 00:25 hora UCT (7:25 pm) hasta 03/06/2024 a las 03:00 hora UCT (10:00 pm – con posibilidad de extenderse)
- Abreviatura: REDL RWY 16L/34R U/S (Runway Edge Lights – runwayunservice)
- Esta abreviatura de Organización de Aviación Civil Internacional – OACI indica motivo del NOTAM. En sus siglas significa iluminación de borde de pista 16 izquierda fuera de servicio.



- Las fotos presentadas son capturas de la pantalla de la torre de control de la pista principal. De acuerdo con la información brindada por personal de LAB en la torre de control, se verifico que el segundo NOTAM se emitió el 03 de junio desde las 7:25 pm hasta el 03 de junio a las 10 pm. En dicho NOTAM se informa sobre la falla de luces en la pista de aterrizaje, llamada pista 16.

- **NOTAM 3: 2391 2024**

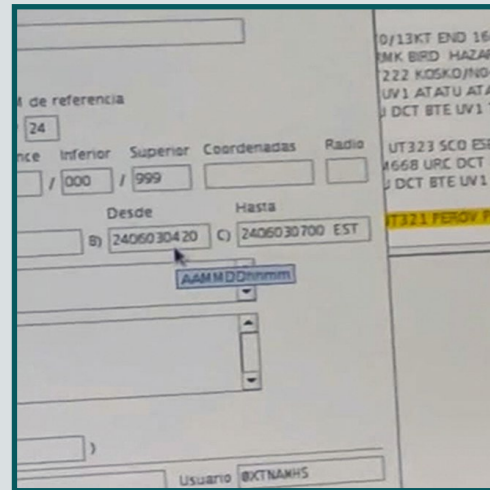
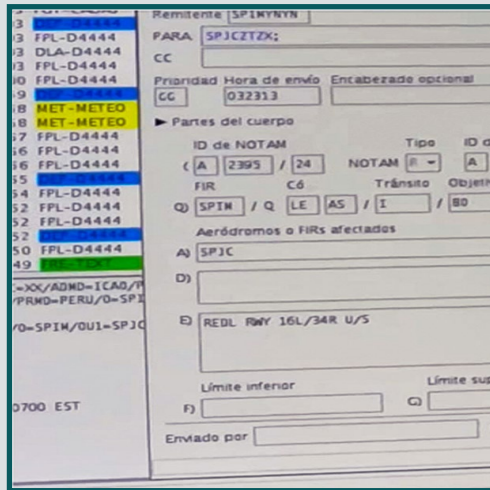
- Desde el 03/06/24 a las 01:38 hora UCT (8:38 pm) hasta 03/06/2024 a las 05:00 hora UCT (12:00 am – con posibilidad de extenderse)
- Abreviatura: REDL RWY 16L/34R U/S (Runway Edge Lights – runwayunservice)
- Esta abreviatura de Organización de Aviación Civil Internacional – OACI indica motivo del NOTAM. En sus siglas significa iluminación de borde de pista 16 izquierda fuera de servicio.



- Las fotos presentadas son capturas de la pantalla de la torre de control de la pista principal. De acuerdo a la información brindada por personal de LAB en la torre de control, se verifico que el tercer NOTAM se emitió el 03 de junio desde las 8:38 pm hasta el 03 de junio a las 12:00am. En dicho NOTAM se informa sobre la falla de luces en la pista de aterrizaje, llamada pista 16.

• **NOTAM 4: 2395 2024**

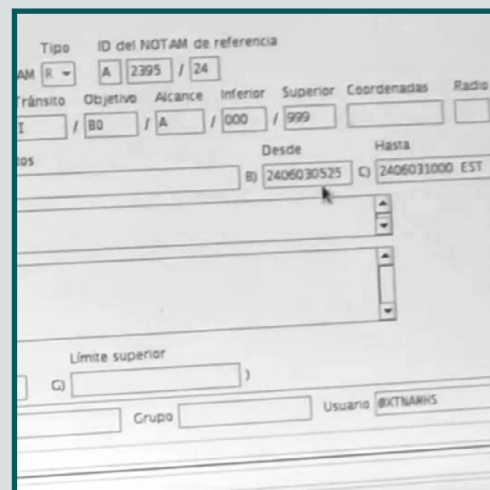
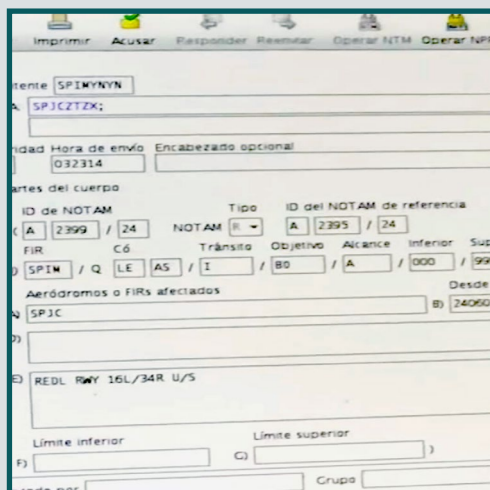
- Desde el 03/06/24 a las 04:20 hora UCT (11:20 pm) hasta 03/06/2024 a las 07:00 hora UCT (2:00 am – con posibilidad de extenderse)
- Abreviatura: REDL RWY 16L/34R U/S (Runway Edge Lights – runwayunservice)
- Esta abreviatura de Organización de Aviación Civil Internacional – OACI indica motivo del NOTAM. En sus siglas en ingles significa iluminación de borde de pista 16 izquierda fuera de servicio.



➤ Las fotos presentadas son capturas de la pantalla de la torre de control de la pista principal. De acuerdo a la información brindada por personal de LAP en la torre de control, se verifico que el cuarto NOTAM se emitió el 03 de junio desde las 11:20 pm hasta el 03 de junio a las 2:00am. En dicho NOTAM se informa sobre la falla de luces en la pista de aterrizaje, llamada pista 16.

• **NOTAM 5: 2399 2024**

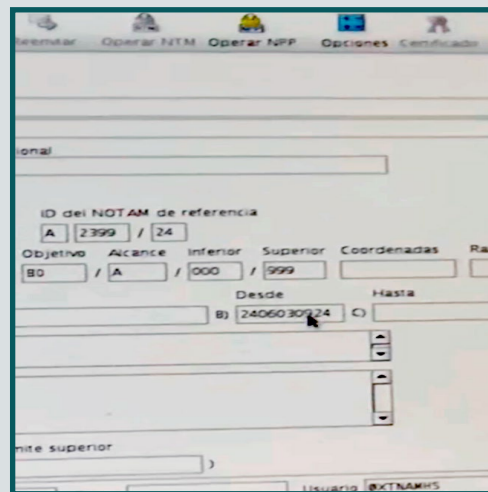
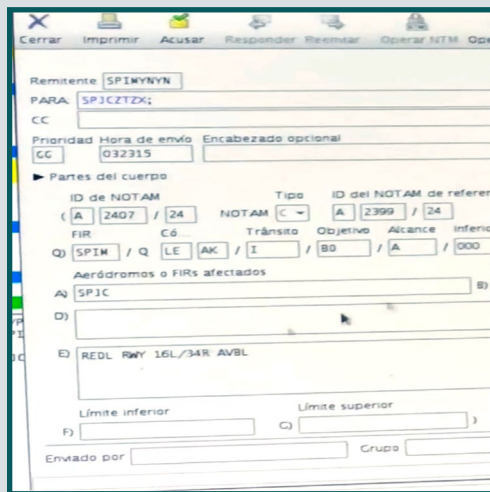
- Desde el 03/06/24 a las 05:25 hora UCT (12:25 am) hasta 03/06/2024 a las 10:00 hora UCT (5:00 am – con posibilidad de extenderse)
- Abreviatura: REDL RWY 16L/34R U/S (Runway Edge Lights – runwayunservice)
- Esta abreviatura de Organización de Aviación Civil Internacional – OACI indica motivo del NOTAM. En sus siglas significa iluminación de borde de pista 16 izquierda fuera de servicio.



- Las fotos presentadas son capturas de la pantalla de la torre de control de la pista principal. De acuerdo con la información brindada por personal de LAP en la torre de control, se verifico que el quinto NOTAM se emitió el 03 de junio desde las 12:25 am hasta el 03 de junio a las 05:00 am. En dicho NOTAM se informa sobre la falla de luces en la pista de aterrizaje, llamada pista 16.

- **NOTAM 6: 2407/2024**

- Desde el 03/06/24 a las 09:24 hora UCT (04:24 am)
- Abreviatura: REDL RWY 16L/34R AVBL (Runway Edge Lights - AVBL)
- Esta abreviatura de Organización de Aviación Civil Internacional - OACI indica motivo del NOTAM. En sus siglas significa que la iluminación está disponible.



- Las fotos presentadas son capturas de la pantalla de la torre de control de la pista principal. De acuerdo con la información brindada por personal de LAB en la torre de control, se verificó que el sexto NOTAM se emitió el 03 de junio desde las 04:24am. En dicho NOTAM se informa que la iluminación de la pista 16 ya se encuentra disponible.