

ECOS DEL DESCONTROL

El hasta ahora desconocido video en el cual se observa el comportamiento de los controladores aéreos en el momento exacto del fatal siniestro alteraría tanto el escenario legal como el de las millonarias indemnizaciones a asumir por los actores involucrados.



POR KAREN ROJAS ANDIA Y HANGUK YUN

Más de un año después del trágico accidente ocurrido en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que derivó en la muerte de tres integrantes del Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos de Lima Airport Partners (LAP), un video con imágenes de la torre control en el momento exacto del siniestro puso sobre la mesa, durante los últimos días, presuntas negligencias y ocultamiento de información sensible en las cuales habrían incurrido los controladores aéreos de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac).

El material audiovisual exhibido por el portal *Sudaca* contribuirá a esclarecer las responsabilidades de cara a un proceso judicial. Pero, sobre todo, podría alterar el escenario para las millonarias indemnizaciones que se mantienen en juego de cara a diversas personas naturales y jurídicas.

Cambio de rumbo

En septiembre, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación (CIAA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) concluyó en un informe que la incursión del vehículo de rescate de LAP a la pista no tuvo autorización de la torre operada por Corpac (SE1886). El video propalado por *Sudaca*, sin embargo, demostraría que los controladores no advirtieron que el ejercicio debía realizarse fuera de la pista del Jorge Chávez.

Según reportó esta revista el mes pasado, los comercios y aerolíneas afectadas por el cierre de casi dos días del aeropuerto no habían presentado hasta entonces demandas de lucro cesante ante las entidades involucradas en el siniestro (SE1886).

Ahora, el video constituye una evidencia que podría ser presentada si, eventualmente, estas decidieran exigirle a Corpac un pago por lucro cesante. “Van a poder reclamarle a Corpac por los daños que han sufrido por el actuar negligente de sus funcionarios. Pasa por un proceso de producción de prueba de cada interesado”, anticipa Claudio Cajina, socio de Dentons Perú.

Como adelantó SEMANAeconómica, las pólizas de seguro de cada una de las concesionarias (Corpac y LAP) bordearían los US\$500 millones (SE1845). Para ser activadas, estas requerirían de una sentencia judicial o una transacción aprobada por las aseguradoras. “LAP podría reclamarle a Corpac. Eventualmente su asegurador podría haberse subrogado los derechos [por lo que podría ir contra] quien ha tenido más responsabilidad. En ese caso, Corpac va a tener que recurrir a su compañía de seguros”, explica Alonso Núñez del Prado, socio de Daly, Otero, Flórez & Núñez del Prado.

De esta forma, la posible exigencia de LAP de un reembolso del pago de algún potencial acuerdo extrajudicial asumido provendría de su compañía de seguros hacia Corpac. Si la aseguradora no hubiera cubierto toda la indemnización y una fracción hubiera sido asumida por LAP, entonces el concesionario del Jorge Chávez también podría solicitar un reembolso calculado en función al monto que entregó.

El reclamo tendría que canalizarse en la vía judicial. “Los porcentajes los determina un juez, por las responsabilidades detectadas. Si LAP ha



respondido con el 100% de la indemnización a los deudos u otro afectado, podrá reclamar a Corpac que asuma no más del 50% de responsabilidad”, estima Karen Guerra, asociada *senior* del estudio Muñiz. Para Cajina, sería improbable que un juez ampare una solicitud de ese tipo: “[ya en el ámbito judicial] cualquier indemnización que [una empresa] decide efectuar, lo hace por la responsabilidad que pudiera alcanzarla a [ella], no por la que pudiera alcanzar a un tercero”. SEMANA económica solicitó una entrevista con LAP para la elaboración de este informe. La compañía respondió que no abordarán preguntas sobre los aspectos legales del caso.

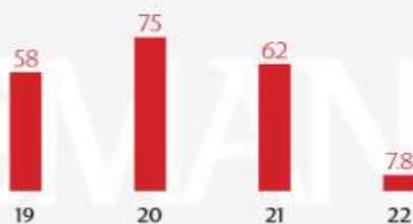
Alcances penales

Las imágenes propaladas en los últimos días también contribuirían a descartar la figura del homicidio culposo —que consiste en causar la muerte por una acción negligente— y, en su lugar, considerar la de dolo eventual —cuando el involucrado es consciente del daño que puede generar con su comportamiento y aun así lo mantiene—. En el primer caso, la pena máxima es de seis años; en el segundo, de 20 años. “Hay indicios de que podríamos estar ante un homicidio doloso. [Podría ser] imputado a los controladores, así como a los funcionarios que tenían responsabilidad de que las operaciones se realicen de forma segura”, explica Pamela Morales, asociada *senior* de Rebaza, Alcázar & De Las Casas.

Una de las conclusiones de la CIAA es que los

Ganancias de Corpac

En millones de S/



Gasto de capital e inversiones de Corpac

En millones de S/



Fuente: Corpac

“Los controladores sindicalizados son los evaluadores de las nuevas camadas de estudiantes controladores”

controladores aéreos habían experimentado “síntomas de fatiga”. Por lo tanto, si los funcionarios de Corpac lo sabían y no ejecutaron medidas, habrían cometido dolo, de acuerdo con Morales.

Otra figura sancionable es la del encubrimiento. Esta podría aplicarse al caso si se determina, como se ve en las imágenes, que los funcionarios de Corpac ocultaron intencionalmente información. “[Se consumaría] en tanto se demuestre que el vídeo fue manipulado, no se quiso entregar o se entregó sin audio a sabiendas de que lo tenía [Corpac], para que no se investigue a los responsables”, señala Liliana Calderón, consultora de Benites, Vargas y Ugaz.

Escollos para la reforma

En la última semana, los evidentes problemas de fatiga motivaron el anuncio de una ampliación de plazas para controladores aéreos. No obstante, el Sindicato Nacional Unificado de Trabajadores, que es determinante en estos procesos, sería un escollo para sumar más especialistas aeronáuticos a Corpac, al generar sesgos en los procesos de selección.

Las memorias de Corpac, consultadas por esta revista, revelan que en los últimos tres años la cifra de controladores aéreos creció en menos de 30 personas y la de técnicos operacionales cayó. “Estos controladores sindicalizados son los evaluadores de las nuevas camadas de estudiantes controladores. La realidad muestra que históricamente ingresa un número muy reducido de personal”, cuenta una fuente especializada del sector, que prefirió mantener su nombre en reserva.

Corpac no solo arrastra problemas a nivel de recursos humanos. En los últimos cinco años —sin contar las pérdidas de la pandemia del Covid-19—, las ganancias de la compañía se contrajeron considerablemente, mientras que la inversión ejecutada para la modernización y la compra de equipos se redujo a la mitad (ver gráfico). “No han tenido la velocidad ni la capacidad necesaria para ejecutar su presupuesto”, recuerda Gonzalo Ruíz Díaz, economista asociado de Macroconsult. SEMANA económica buscó a Corpac para la elaboración de este artículo. La compañía afirmó que no dará entrevistas sobre el tema. ■