Proyecto de Ley N°...8076/2023-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

ADRIANA TUDELA GUTIERREZ
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
06 JUN. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 10:55

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA CIVIL, PROMUEVE LA COMPETENCIA SECTORIAL Y FACULTA LA PRIVATIZACIÓN DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC

La congresista Adriana Tudela Gutiérrez, integrante del Grupo Parlamentario Avanza País, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y de conformidad con el artículo 22° del inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República; propone el siguiente:

I. FORMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA DEL PERÚ, PROMUEVE LA COMPETENCIA EN EL SECTOR Y FACULTA LA PRIVATIZACIÓN DE LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL - CORPAC

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto declarar en emergencia la Regulación Aeronáutica del Perú, así como promover la competencia y meritocracia entre los agentes del sector.

Asimismo, se faculta al Poder Ejecutivo para legislar todas las medidas conducentes a la promoción de la inversión privada, bajo la modalidad de privatización, en la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, por el plazo de ciento veinte días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, en los términos a que hace referencia el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y el artículo 90 del Reglamento del Congreso de la República.

Artículo 2. Declaración de emergencia de la Regulación Aeronáutica del Perú

Se declara en emergencia la Regulación Aeronáutica del Perú por el periodo de ciento veinte (120) días calendario, para la ejecución de acciones inmediatas y necesarias para reducir la burocracia, promover la competencia en el sector y garantizar la eficacia y eficiencia en las normas

sectoriales correspondientes; en respuesta a la sobrecarga regulatoria sectorial, agravada por la deficiente gestión de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC en la operación, equipamiento y conservación de los aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo.

Artículo 3. Facultad del Poder Ejecutivo para la promoción de la inversión privada en CORPAC

Se faculta al Poder Ejecutivo legislar respecto de todas las medidas conducentes a la promoción de la inversión privada, bajo la modalidad de privatización, en la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, por el plazo de ciento veinte días calendario, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, en los términos a que hace referencia el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y el artículo 90 del Reglamento del Congreso de la República.

La promoción de la inversión privada en la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC deberá garantizar el buen gobierno corporativo, en estricto cumplimiento a la revisión de los procesos internos, el bienestar financiero y equilibrio presupuestario de la nación.

El Poder Ejecutivo elige la modalidad de privatización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC, en concordancia con lo establecido en el Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú y lo señalado en el artículo 5 de la presente Ley.

Artículo 4. Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú

La Presidencia del Consejo de Ministros, mediante Decreto Supremo, aprueba el Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Ley en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 5. Objetivo y lineamientos del Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú

5.1 El Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú tiene por objetivo promover la competencia y meritocracia entre los agentes del sector, garantizar la seguridad operacional, orden técnico y el correcto funcionamiento de la actividad aeronáutica civil; así como salvaguardar el uso eficiente de recursos públicos asignados al sector.

5.2 El Plan debe considerar una etapa transitoria para garantizar el correcto funcionamiento de la actividad aeronáutica civil hasta la privatización de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC.

5.3 Lineamientos aplicables al Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú:

- Fomento de la competencia privada en las Escuelas de Aviación de Tripulantes Técnicos, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento.
- Simplificación de la Regulación Aeronáutica del Perú (RAP).
- Promoción de la inversión privada en la actividad aeronáutica civil, con énfasis en crecimiento de la inversión en el ámbito de la operación, equipamiento y mantenimiento de los aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo.
- Salvaguarda de recursos públicos asignados al sector.

Artículo 6. Seguimiento al Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, remite un informe quincenal a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, respecto de los avances y la implementación del Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú.

El referido informe se publica y publicita en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano, en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y en las redes sociales de dicha entidad.

Artículo 7. Medidas de urgencia temporales para garantizar la prestación de servicios en aeropuertos nacionales
Se incorpora el artículo 167-A en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en los términos siguientes:

"Artículo 167-A.- Condiciones mínimas de la regulación establecida por la Dirección General de Aeronáutica Civil

1. Ninguna persona puede actuar como controlador de tránsito aéreo, despachador de vuelo, técnico de mantenimiento de aeronaves, operador de estación aeronáutica y operador de dependencia AFIS, a menos que sea titular y porte una licencia vigente con las correspondientes habilitaciones.
2. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones difunde la oferta de cursos de los Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo en su portal institucional.
3. La Dirección General de Aeronáutica Civil supervisa directamente la etapa de experiencia práctica para expedir la habilitación de controlador de tránsito aéreo y dispone las acciones necesarias para garantizar su ejecución.

Bajo un carácter extraordinario y sin posibilidad de delegación hacia otra entidad, la Dirección General de Aeronáutica Civil asume las funciones delegadas al Centro de Instrucción de Aviación Civil de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial; en lo referido a la obtención de licencia y habilitación de Controlador de Tránsito Aéreo, hasta la contratación del técnico y/o profesional."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Adecuación normativa

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, adecúa los reglamentos, normas técnicas, Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) y demás normativa interna, en un plazo de treinta (30) días hábiles a partir de la publicación de la presente Ley.

SEGUNDA.- Asistencia técnica

Con la finalidad de elaborar e implementar el Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones convoca y coordina con las entidades públicas involucradas y con los agentes económicos del sector.

Vocera Avanza País

Adriana Tudela

PATTY CHIRINOS

Alejandro Cavero

Diana Gonzales

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **JUNIO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8076/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA; Y**
2. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

II.1 ANTECEDENTES

Marco normativo

Mediante el Decreto Ley N° 19527, Ley de Organización y Funciones de la Corpac, del año 1972, se estableció la regulación referente a la Corporación de Aeropuertos y Aviación Comercial - Corpac. En 1981, dicha norma fue derogada y reemplazada por el Decreto Legislativo N° 99, la cual señala que Corpac se rige por lo dispuesto en esta norma, en la Ley de Sociedades Mercantiles y en su Estatuto Social.

Asimismo, el decreto legislativo indica que Corpac está sujeta a fiscalización de la Contraloría General de la República y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú dispone las actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles. El artículo 167 de la norma regula las funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), adscrita al Despacho Viceministerial de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Entre sus funciones, esta dirección autoriza, supervisa y reglamenta la aviación general, las escuelas de aviación de tripulantes, centros de instrucción de controladores de tránsito aéreo y técnicos de mantenimiento, entre otros.

En esa misma línea, el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, en concordancia con el artículo 327 de la misma norma, establece que es la DGAC quien vigila, controla, supervisa, fiscaliza, inspecciona y sanciona todas las actividades de la aviación civil, dentro de las cuales se encuentran las escuelas de tripulantes y centros de instrucción de despachadores de vuelo, controladores de tránsito aéreo y de técnicos de mantenimiento.

La Regulación Aeronáutica del Perú - RAP 65, Licencias de Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación, aprobada por Resolución Directoral N° 0550-2023-MTC/12 del 20 de junio de 2023, regula los procedimientos para otorgar licencias y habilitaciones, así como las reglas generales de operación para los controladores de tránsito aéreo, los despachadores de vuelo, los técnicos de mantenimiento de aeronaves, los operadores de estación aeronáutica y los operadores de dependencia AFIS[1].

---

[1] *"Un Operador AFIS es el personal aeronáutico que posee una Licencia según la RAP65 subparte H, para el desempeño de las atribuciones que la Licencia le confiere. Asimismo, debe obtener un Certificado médico clase III expedido por la DGAC. (...) Es responsable de brindar información útil para la conducción segura y eficaz del tránsito de aeródromo desde una Dependencia AFIS".* Gob.pe. Ver: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3763021/Servicio%20de%20Estaci%C3%B3n%20Aeron%C3%A1utica.pdf.

Proyectos de Ley

A la fecha, el presente Congreso de la República no ha emitido propuestas relativas al proyecto de ley. Sin embargo, corresponde mencionar aquellos proyectos destinados a modificar la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú:

- Proyecto de Ley N° 3914/2022-CR, Ley que faculta a las Fuerzas Armadas del Perú a realizar operaciones en los talleres de mantenimiento aeronáutico conforme a la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, de la autoría del congresista Miguel Ciccia Vásquez de la bancada de Renovación Popular. Dicho proyecto fue aprobado y publicado como Ley N° 32023 el 15 de mayo de 2024.

- Proyecto de Ley N° 3963/2022-CR, Ley que modifica la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, de la autoría del congresista José Williams Zapata de la bancada de Avanza País. Dicho proyecto fue aprobado y publicado como Ley N° 32023 el 15 de mayo de 2024.

- Proyecto de Ley N° 4164/2022-CR, Ley que modifica la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, prohibiendo la práctica de sobreventa de pasajes aéreos, de la autoría del congresista Jorge Flores Ancachi, de la bancada de Acción Popular.

- Proyecto de Ley N° 5562/2022-CR, Ley que modifica la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, sobre el fortalecimiento de los derechos de los usuarios en el transporte aéreo de pasajeros en el marco del artículo 65 de la Constitución Política del Perú, de la autoría de la congresista Martha Moyano Delgado, de la bancada de Fuerza Popular.

- Proyecto de Ley N° 5915/2023-CR, Ley que elimina la obligación de realizar Check-In para abordar en transporte aéreo, de la autoría del congresista Guido Bellido Ugarte, de la bancada de Perú Bicentenario.

- Proyecto de Ley N° 6736/2023-CR, Ley que establece el beneficio de descuento del 50% en pasajes aéreos para personas con discapacidad, de la autoría de la congresista Hilda Portero López, de la bancada de Acción Popular.

II.2 FUNDAMENTOS

Objetivo de la propuesta

Facultar y requerir al Poder Ejecutivo, por medio de la declaratoria de emergencia y del establecimiento de las disposiciones indicadas en la fórmula legal, a promover la competencia y meritocracia en el sector aeronáutico, garantizar la seguridad operacional, orden técnico y el correcto funcionamiento

de la actividad aeronáutica civil; mediante la reestructuración funcional, normativa y operativa de la DGAC y la CORPAC.

Problemática que motiva la propuesta

Diversas situaciones lamentables ocurridas principalmente entre los años 2022 al 2024[2] han revelado la necesidad urgente de que el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo establezcan acciones claras para reestructurar el marco operativo y normativo del sistema aeronáutico nacional. Esto en pos de garantizar la seguridad e integridad de los ciudadanos y evitar eventos que generen perjuicios económicos y reputacionales a nivel internacional, los cuales pueden tener injerencia directa en el turismo del país.

En concreto, algunas de las problemáticas evidenciadas son:

- La falta de suficientes controladores aéreos, de forma que se evite la generación de horas extras.

- La fatiga de los controladores aéreos y sus implicancias en el desempeño profesional, en perjuicio de la seguridad de los trabajadores y usuarios en los aeropuertos.

- La falta de control normativo de la DGAC para supervisar, fiscalizar y establecer condiciones eficientes a la Corpac y su sindicato.

- Carencia de reglas claras en la Ley de Aeronáutica y su Reglamento. Dicha situación ocasiona que la mayoría de normas se regulen por medio de normativa infralegal de carácter interno, el cual es de desconocimiento para la mayoría de la ciudadanía.

- Errores y falencias en la infraestructura aeronáutica civil. Asimismo, falta de conocimiento de las autoridades en cómo atender estas problemáticas en plazos razonables.

---

[2] Mueren dos bomberos al chocar su vehículo contra un avión de Latam que despegaba en Lima. BBC, 2022. https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-63685420

Controladores aéreos hacen horas extras.
Una torre de negligencias. Perú 21, 2023. https://peru21.pe/impresa/una-torre-de-negligencias-noticia/

Cancelación de vuelos persisten en el aeropuerto Jorge Chávez a pesar de los sueldos de controladores aéreos que pueden llegar a S/300 mil anuales. Infobae, febrero 2024. https://www.infobae.com/peru/2024/02/09/retrasos-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-pese-a-que-sueldos-de-controladores-aereos-pueden-llegar-a-s300-mil-anuales/

MTC admite la deficiencia de controladores aéreos en Perú y anuncia capacitaciones. Forbes Perú, marzo 2024.
https://forbes.pe/actualidad/2024-03-26/mtc-admite-la-deficiencia-de-controladores-aereos-en-peru-y-anuncia-capacitaciones

Fiscalía anuncia investigación contra Corpac por apagón en pista de aterrizaje de aeropuerto. Perú 21, junio 2024.
https://peru21.pe/lima/jorge-chavez-en-emergencia-cual-es-la-situacion-actual-del-aeropuerto-y-los-pasajeros-vuelos-corpac-viajes-mtc-pasajeros-en-vivo-noticia/

- Demoras en la capacitación del personal de la Corpac.

Justificación de la propuesta

La teoría de la regulación señala que se acredita la **eficacia** de una determinada propuesta normativa cuando se resuelve el problema (o los problemas) identificados por el regulador. En ese sentido, en este acápite se deberá demostrar cómo la iniciativa legislativa y su parte dispositiva cumplen con resolver el problema público identificado.

En línea con los problemas identificados en el acápite precedente, se propone una opción regulatoria que considere al mejor posicionado para la evaluación del problema y la emisión de una regulación sectorial específica, como la aeronáutica; en observancia a los lineamientos y objetivos de la propuesta legislativa, de conformidad a lo siguiente:

(I) Declaración y Plan de emergencia de la Regulación Aeronáutica del Perú.

La deficiente gestión de Corpac en su ámbito organizacional, operativo y financiero es la principal causa para declarar en emergencia el sector aeronáutico del Perú en general, y ejecutar medidas inmediatas y necesarias para garantizar el correcto funcionamiento del sector a nivel nacional.

El presente proyecto legislativo propone declarar en emergencia el sector, con la finalidad de que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pueda ejecutar todas las acciones de reorganización que se requieran por el período de ciento veinte días calendario. Las acciones que realice el Poder Ejecutivo deberán estar enfocadas en la reducción de burocracia, la promoción de la competencia en todos los niveles del sector; así como garantizar la eficacia y eficiencia en las regulaciones sectoriales.

Es importante señalar que la regulación aeronáutica de nuestro país es sumamente engorrosa y consta de más de 145 Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP). Por ello, resulta necesario que la autoridad correspondiente evalúe la pertinencia de cada una de ellas y garantice reglas claras para el sector, compilando las regulaciones necesarias en un solo bloque normativo.

Las acciones que se ejecuten en el marco de la declaración de emergencia del sector deberán ser realizadas bajo un enfoque regulatorio flexible y garante de la seguridad, orden técnico y eficiencia operativa en todas las etapas de la aeronáutica civil. El objetivo final debe ser aliviar la sobrecarga regulatoria sectorial y garantizar una gestión eficiente en la operación, el equipamiento y conservación de los aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo.

De acuerdo al Foro Económico Mundial, el Perú se encuentra en el puesto 92 de 141 en eficiencia de los servicios de transporte aéreo, retrocediendo posiciones año tras año por la pésima administración aeroportuaria. Por si fuera

poco, a raíz de la falla en las luces de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Jorge Chávez y la afectación a 215 vuelos y más de diez mil pasajeros, es bastante probable que nuestro país siga decayendo en el ranking y se afecte la imagen nacional y el turismo en nuestro país.

En línea con lo señalado, se propone que la declaración de emergencia se materialice en un Plan de emergencia elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en un plazo de 30 días calendario desde su publicación. Este Plan deberá considerar el objetivo de la presente norma, así como los lineamientos señalados en el artículo 5 de la fórmula legal.

(II) Promoción de la inversión privada en CORPAC.

No es novedad que la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC se encuentre en el ojo de la tormenta por su ineficiencia y deficiente administración y operación de los aeropuertos a su cargo. Esta ineficiencia ha superado cualquier límite posible, incluso se han perdido vidas humanas, tal como sucedió en el accidente del 2022 y se ha afectado la imagen del Perú a nivel internacional.

De acuerdo a información pública y analizada por el portal Vigilante.pe, el presupuesto de Corpac para el presente año asciende a 421 millones de soles, y más del 52% se destina al pago de personal. Adicionalmente, más de 23 millones de soles se destinan al pago de horas extras, las mismas que son determinadas por el famoso sindicato de controladores aéreos, sin considerar la fátiga humana y en contra de cualquier normativa de seguridad.

El siguiente cuadro publicado por Vigilante.pe advierte otro problema en el presupuesto de Corpac: el 30% del total del presupuesto para el gasto 2024 se va a destinar a "servicios prestados por terceros" dentro de los cuales se encuentran conceptos como "auditorias", consultorías, asesorías, otros servicios.

Parece ser que los más de 40 millones de soles que se gastan en mantenimiento y reparación de los aeropuertos no son suficientes para Corpac, ya que ni así se puede garantizar la provisión de servicios básicos en la pista de aterrizaje del principal aeropuerto del Perú.

Es preciso señalar que el manejo de esta empresa pública no brilla por su gestión financiera. Todo lo contrario, el monto de inversiones ejecutadas por CORPAC desciende año tras año. De acuerdo al Informe de desempeño 2022 de OSITRAN, Corpac solo invirtió 43,1 millones de soles, lo cual representó una reducción de 16.9% con respecto al monto ejecutado el año anterior.

La pésima gestión en la operación, equipamiento y conservación de los aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo ha ocasionado una crisis sin precedentes a nivel internacional. De acuerdo a cifras de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), más de diez mil pasajeros y 250 vuelos fueron afectados por el "cortocircuito" del domingo 2 de junio del 2024 y la falta de mantenimiento en la pista de aterrizaje. Pese a las continuas demostraciones de ineficiencia en su gestión, Corpac no es capaz de asumir responsabilidad corporativa o iniciar una reestructuración por cuenta propia.

Aunado a ello, no parece ser que Corpac cumpla con el principio de subsidiaridad de la actividad empresarial del Estado, toda vez que existiría oferta privada para la gestión y operación de los aeropuertos comerciales del país.

El Perú atraviesa una etapa de recesión y recuperación económica, por lo que solventar una empresa pública ineficiente en términos cualitativos y cuantitativos, contraviene cualquier política de austeridad que se pueda determinar desde el Ministerio de Economía y Finanzas.

En ese sentido, en lo que respecta a este punto de la alternativa regulatoria, se propone facultar al Poder Ejecutivo para legislar todas las medidas conducentes a la promoción de la inversión privada en CORPAC, en la modalidad de privatización, en la forma más eficiente en términos financieros y de gobierno corporativo.

La facultad que se le otorga al Poder Ejecutivo debe de garantizar una salida ordenada del mercado por parte de CORPAC, a fin de no afectar a los agentes económicos del sector o cambiar las reglas de juego de un momento a otro.

La privatización de la administración y operación aeronáutica que hoy realiza la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC no supone en modo alguno la afectación a la soberanía nacional, por el contrario, se promoverá que agentes económicos especializados puedan asumir una gestión eficiente y regulada bajo estándares nacionales e internacionales adoptados por la autoridad y el regulador correspondiente.

(III) Medidas de urgencia temporales de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

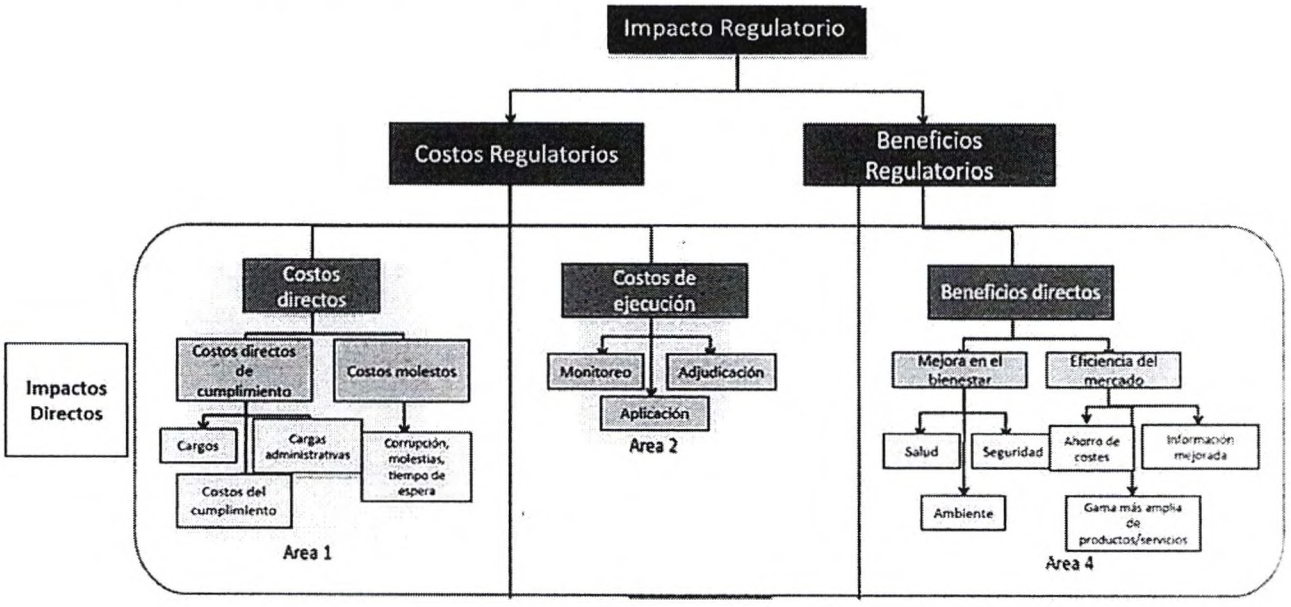
El artículo 7 de la fórmula legal propone medidas inmediatas para garantizar la operación y el funcionamiento de los servicios de navegación aérea en el Perú. En específico, se propone que la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su rol de autoridad sectorial, asuma la gestión extraordinaria del Centro de Instrucción de Aviación Civil, sin posibilidad de delegación hacia otra entidad.

La razón de esta medida se basa en garantizar el funcionamiento de los servicios de navegación aérea que realiza CORPAC en la actualidad, sobre todo en la labor que realizan los controladores aéreos y radaristas. Por ello, en caso no sea suficiente el personal técnico encargado de dichas labores, la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá tomar todas las medidas necesarias para garantizar el correcto funcionamiento de los servicios aeronáuticos; tales como la habilitación de personal extranjero, la habilitación a la Fuerza Aérea, entre otros.

Sin perjuicio de ello, el Plan de Emergencia de la Regulación Aeronáutica del Perú debe considerar un acceso simplificado a la carrera técnica de controlador aéreo, sin mayores trabas ni burocracia innecesaria.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El vigente artículo 75° del Reglamento del Congreso señala que las proposiciones de ley y de resolución legislativa requieren de un análisis costo – beneficio dentro de su exposición de motivos. A tal efecto, se considerará la siguiente metodología de análisis de impactos:



Fuente: Renda, A; Schrefler, L; Luchetta, G; Zavatta, R. (2013) Assessing the costs and benefits of regulation. Study for the European Commission, Secretariat General. Centre for European Policy Studies and Economisti Associati. Bruselas. Figura 3. A map of regulatory cost and benefits. p. 21. Traducción propia.

De acuerdo al cuadro previo, el análisis costo-beneficio de una regulación (norma) requiere de la identificación de los impactos positivos (beneficios) y negativos (costos), considerando a todos los agentes participantes: empresas, personas y Estado.

Respecto de los costos y beneficios

Los impactos negativos (costos) de una regulación se pueden dividir entre los costos directos (asumidos por los sujetos regulados, es decir, empresas y personas) y de cumplimiento (asumidos por el Estado).

La presente iniciativa legislativa otorga los siguientes beneficios a las partes involucradas:

- Se garantiza el rol del Estado en salvaguardar la seguridad e integridad de los trabajadores y usuarios en la infraestructura y transporte aeroportuario civil del Perú.

- Se otorga las herramientas necesarias al Poder Ejecutivo para el desarrollo de políticas públicas y medidas regulatorias destinadas a reestructurar el modelo actual de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC.

- Se establece la coordinación entre el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo para asegurar la eficacia y eficiencia de las normas sectoriales de la aviación civil nacional, evitando futuros accidentes y fallas graves en los sistemas operativos de la infraestructura aeroportuaria civil.

- Se fomentará la competencia y la calidad en la oferta de las escuelas de aviación de tripulantes y técnicos, los centros de instrucción de controladores de tránsito aéreo y técnicos de mantenimiento.

- Se simplificará el marco normativo de la regulación aeronáutica nacional. Actualmente, en el portal Gob.pe, se evidencia que existen 43 regulaciones internas, 26 normas técnicas, 68 Circulares de Asesoramiento y 6 manuales técnicos. Ello sin contar con toda la normativa interna de la CORPAC.

- La declaratoria de emergencia permitirá evaluar e identificar el verdadero costo que todos los peruanos asumimos por el uso de los recursos públicos asignados al sector aeronáutico civil.

Asimismo, la presente propuesta podría implicar costos logísticos por parte del Poder Ejecutivo para garantizar la revisión y reestructuración del modelo aeronáutico civil del Perú. En específico, la DGAC, dependiente del Viceministerio de Transportes deberá adecuar su regulación al amparo de lo dispuesto en el presente proyecto de ley.

Sin embargo, corresponde desestimar este argumento pues todo cambio legislativo que requiere de modificaciones en reglamentos y normas sectoriales implica un costo logístico de adecuación. Ello forma parte de las atribuciones y obligaciones de los diversos organismos del Poder Ejecutivo, por lo cual dicho costo no puede ser considerado como una causal que desestime los amplios beneficios identificados en el presente acápite.

En ese sentido, se ha determinado que lo propuesta en la presente iniciativa legislativa genera claros beneficios a los consumidores y al correcto funcionamiento del mercado aeronáutico nacional, mientras que los posibles costos son de carácter ineludible, temporal y no superan los beneficios identificados.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente propuesta legislativa, en sus artículos 2, 3, 4, 5 y 6 establece un marco normativo relativo a la declaratoria de emergencia de la Regulación Aeronáutica del Perú por ciento veinte (120) días calendario. Entre las disposiciones, se encuentra la delegación al Poder Ejecutivo de legislar medidas requeridas para garantizar la promoción de la inversión privada en la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC.

Asimismo, se dispone que el Poder Ejecutivo desarrolle el Plan de Emergencia para la Regulación Aeronáutica del Perú, así como sus lineamientos, objetivos y seguimiento.

Finalmente, se incorpora el artículo 167-A en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú con el fin de establecer condiciones mínimas en la regulación establecida por la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC.

V. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional.

- **VIGÉSIMA CUARTA POLÍTICA DEL ESTADO.** Afirmación de un Estado eficiente y transparente

  Nos comprometemos a construir y mantener un Estado eficiente, eficaz, moderno y transparente al servicio de las personas y de sus derechos, y que promueva el desarrollo y buen funcionamiento del mercado y de los servicios públicos. Nos comprometemos también a que el Estado atienda las demandas de la población y asegure su participación en la gestión de políticas públicas y sociales, así como en la regulación de los servicios públicos en los tres niveles de gobierno. Garantizaremos una adecuada representación y defensa de los usuarios de estos servicios, la protección a los consumidores y la autonomía de los organismos reguladores (...).

- **TRIGÉSIMA SEGUNDA POLÍTICA DEL ESTADO.** Gestión de desastres

Nos comprometemos a promover una política de gestión del riesgo de desastres, con la finalidad de proteger la vida, la salud y la integridad de las personas; así como el patrimonio público y privado, promoviendo y velando por la ubicación de la población y sus equipamientos en las zonas de mayor seguridad, reduciendo las vulnerabilidades con equidad e inclusión, bajo un enfoque de procesos que comprenda: la estimación y reducción del riesgo, la respuesta ante emergencias y desastres y la reconstrucción (...).

Lima, junio 2024