CONGRESO de la REPÚBLICA

JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI
Congresista de la República

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
31 JUL. 2024
RECIBIDO
Hora: 5:10 p.m.
Firma:

La señora congresista **JHAKELINE KATY UGARTE MAMANI**, integrante del grupo parlamentario "Bloque Magisterial de Concertación Nacional", ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con lo establecido en los artículos 22-C, 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente:

PROYECTO DE LEY

LEY QUE DECLARA EN EMERGENCIA LA CORPORACIÓN PERUANA DE AEROPUERTOS Y AVIACIÓN COMERCIAL (CORPAC) Y LA REORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA PARA EL MEJORAMIENTO AERONÁUTICO Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE PERÚ

Artículo 1. - Objeto de la Ley

La presente Ley tiene como objeto declarar en emergencia la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) y la reorganización administrativa para el mejoramiento aeronáutico y seguridad aeroportuaria de Perú.

Artículo 2. - Finalidad de la Ley

La presente Ley tiene por finalidad declarar en emergencia la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) y la reorganización administrativa para el mejoramiento aeronáutico y seguridad aeroportuaria de Perú, por un periodo de noventa (90) días calendarios, para el cumplimiento de acciones inmediatas y necesarias para promover la competencia y meritocracia entre los agentes del sector, con el fin de promover la eficacia operativa, la modernización y mejorar la seguridad aeroportuaria del Perú; en atención a las diversas problemáticas tales como:

a. **Infraestructura obsoleta:** Muchos de los aeropuertos administrados por CORPAC tienen infraestructura antigua y requieren modernización para cumplir con estándares internacionales de seguridad y eficiencia operativa.

b. **Congestión y capacidad insuficiente**: Aeropuertos como el Jorge Chávez en Lima han experimentado problemas de congestión debido al aumento del tráfico aéreo, lo que afecta la puntualidad de los vuelos y la experiencia de los pasajeros.
c. **Falta de inversiones adecuadas**: Históricamente, CORPAC ha enfrentado limitaciones en términos de financiamiento y capacidad para realizar inversiones significativas en infraestructura y tecnología.

d. **Problemas de gestión y eficiencia**: Se han reportado problemas de gestión interna, incluyendo deficiencias en la prestación de servicios y en la coordinación con otras entidades del sector aeronáutico.

e. **Seguridad y mantenimiento**: Aunque se han mejorado en los últimos años, los temas de seguridad operativa y mantenimiento continúan siendo áreas de preocupación.

f. **Regulación y normativas**: La adaptación a cambios en regulaciones internacionales y la implementación de nuevas normativas en materia de seguridad y gestión ambiental también representan desafíos para CORPAC.

Artículo 3. - Declaración

Se declara en emergencia la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) y la reorganización administrativa para el mejoramiento aeronáutico y seguridad aeroportuaria de Perú.

Los objetivos de la declaratoria en emergencia son los siguientes:

a) 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.
b) El plan considera una etapa transitoria para garantizar el correcto funcionamiento de la actividad aeronáutica.
c) Promover la modernización, la eficiencia operativa y mejorar la seguridad aeroportuaria en el territorio nacional.
d) La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) promueve la implementación de medidas para la modernización de los procesos operativos en los aeropuertos, incluyendo la optimización de la gestión de tráfico aéreo, la reducción de tiempos de espera en los controles de seguridad, y la implementación de sistemas de información para pasajeros y operadores aeroportuarios.
e) Implementar mejores prácticas de gestión y operación para optimizar la eficiencia en la prestación de servicios aeroportuarios, incluyendo la gestión del tráfico aéreo, la seguridad operativa y la experiencia del pasajero.
f) Adoptar nuevas tecnologías y sistemas avanzados de gestión aeroportuaria que mejoren la eficiencia operativa y la experiencia del pasajero.

g) Fortalecer su capacidad para gestionar eficazmente los aeropuertos en el Perú, apoyando así el crecimiento del sector aeronáutico y mejorando la experiencia de los pasajeros y las aerolíneas que operan en el país.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. – Medidas pertinentes

Con la finalidad de elaborar e implementar el Plan de Emergencia de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) y la reorganización administrativa para el mejoramiento aeronáutico y seguridad aeroportuaria de Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones convoca y coordina con las entidades públicas involucradas y con los agentes económicos del sector las medidas pertinentes.

Lima, julio del 2024

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 16:27:32-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: UGARTE MAMANI Jhakeline Katy FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/07/2024 17:36:55-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VASQUEZ VELA Lucinda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/07/2024 16:27:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/07/2024 11:11:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: QUIROZ BARBOZA Segundo Teodomiro FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 18/07/2024 16:55:08-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GUTIERREZ TICONA Paul Silvio FAU 20161749126 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 19/07/2024 15:42:27-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEDINA HERMOSILLA Elizabeth Sara FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/07/2024 15:09:29-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **09** de **AGOSTO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8515/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1 Marco Normativo

a. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC):

Es el órgano del Poder Ejecutivo, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte y de la infraestructura de las comunicaciones y las telecomunicaciones del país. En infraestructura de transporte se privilegia el enfoque multimodal, entendido como la articulación entre los diferentes modos de transporte (terrestre, acuático y aéreo), de manera integral, es decir física y sistémicamente conectados. La infraestructura aeroportuaria está constituida por 128 aeródromos, de los cuales 67 aeródromos son de propiedad pública y 61 aeródromos de propiedad privada. De la infraestructura pública, 19 aeródromos están concesionados, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y los aeropuertos regionales y provinciales que conforman el I y II Grupo de aeropuertos concesionados, 29 aeródromos están a cargo de CORPAC S.A. y 19 aeródromos a cargo de los Gobiernos Subnacionales y otras entidades. Asimismo, de los 67 aeródromos públicos, 23 son de carácter Nacional, 18 son Regionales y 26 Locales, destacando al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como el HUB3, gran centro de conexión que concentra y distribuye la carga aérea, a partir del cual se articulan el resto de terminales. En el transporte aéreo, verifica el cumplimiento de la regulación de las líneas aéreas comerciales y el funcionamiento adecuado de aeropuertos, tanto para promover la industria turística como garantizar la seguridad de los pasajeros.[1]

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

[1] Plan estratégico institucional PEI 2020-2023 obtenido: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/863712/PEI_2020-2023_MTC.pdf

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[2]

[2] 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 111 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. obtenido en: https://cdn.www.gob.pe/uploadsidocumentifile/3763021/Servicio

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

Fue fundada el 25 de Junio de 1943 mediante el Decreto Supremo, durante el primer gobierno de Manuel Prado, como una Empresa Pública, transformándose en el año 1981 en una Empresa de propiedad exclusiva del Estado sujeta al régimen Legal de las personas jurídicas de Derecho Privado y organizada para funcionar como sociedad anónima, regida por los Decretos Legislativos N° 099 y N° 216 por la ley de Sociedades Mercantiles, ley de actividad empresarial del Estado y por su Estatuto Social. Inicialmente, la entidad conocida como CORPAC se denominaba CADA (Compañía Administradora de Aeropuertos) y estaba situada en Limatambo, en un amplio espacio ubicado en el actual distrito de San Isidro. Sin embargo, las instalaciones eran precarias y allí se gestionaba el movimiento de aviones comerciales para pasajeros, correspondencia y carga, con el aspecto técnico a cargo de la Compañía de Aviación Panagra. Durante la década de los 50, debido a las crecientes necesidades de una aviación moderna y al significativo crecimiento urbano de la capital, se hizo necesario buscar nuevas y más amplias instalaciones. Estas debían ofrecer una mejor visibilidad y una pista de aterrizaje más extensa. Así, el 30 de octubre de 1960 se creó el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, situado a 12 km del centro de Lima, en el límite con el Callao, y fue inaugurado oficialmente el 30 de diciembre de 1965 por el expresidente Fernando Belaunde Terry. La administración de la infraestructura y los servicios del aeropuerto estuvo en manos de CORPAC hasta el 14 de febrero de 2001, cuando fue concesionada al Consorcio LIMA AIRPORT PARTNERS, quedando CORPAC S.A. encargada del servicio de Control de Tránsito Aéreo en este aeropuerto. Posteriormente, el 11 de diciembre de 2006, a través de un proceso de concesión realizado por PROINVERSION, se entregó al consorcio GHB-Swisport (Aeropuertos del Perú) la administración de nueve aeropuertos del norte y este del país: Tumbes, Talara, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa, Anta-Huaraz, Trujillo y Cajamarca. El 5 de

febrero de 2008 se concedió el aeropuerto de Pisco y el 6 de marzo del mismo año el aeropuerto de Chiclayo, quedando pendiente la concesión del aeropuerto de Piura. Asimismo, la sociedad puede dedicarse a otras actividades afines, conexas y/o complementarias a su objeto social, compatibles con las Sociedades Anónimas, y puede asociarse con otras entidades para tales fines, observando las disposiciones legales vigentes y previa aprobación de la Junta General de Accionistas. MARIA ELIZABETH TAIPE CORONADO Congresista de la República Actualmente, CORPAC S.A. administra 44 aeródromos comerciales en todo el país, en virtud de la delegación efectuada por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).[3]

1.1. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

A) Problemática actual de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)

Las diversas situaciones ocurridas, principalmente el trágico accidente ocurrido en fecha 02 de junio del 2024 en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, realza la evidencia del precario estado de los aeropuertos en el Perú, pues la suspensión de sus operaciones debido a problemas con el sistema de luces en la pista de despegue y aterrizajes, lo que genero un caos significativo para el país, no obstante el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo tienen la necesidad urgente de establecer acciones claras para reestructurar el marco operativo y normativo del sistema aeronáutico nacional. Esto con el fin 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.

[3] Obtenido en: htips://portalmtc.gob.pe/nosotrasfindelhtml

La Defensoría del Pueblo reitera la necesidad de declarar en emergencia el sistema de navegación aeroportuaria que permita la reestructuración de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (Corpac). Asimismo, se advierte que los hechos no pueden ser considerados como fortuitos, pues se debió contar con un plan de contingencia y adoptar medidas preventivas mediante el mantenimiento oportuno del cableado eléctrico de la pista de aterrizaje del principal terminal aéreo del país. De acuerdo a las conclusiones del informe, se advierte con preocupación la ausencia de un mecanismo de reclamación directa de los usuarios del servicio de transporte aéreo en situaciones de emergencia. Esta situación se debería a que Corpac no tiene una relación directa con los pasajeros, por lo que las aerolíneas se convierten en los únicos interlocutores por ser los prestadores del servicio; sin embargo, este incidente evidencia la vulnerabilidad en la que se encuentran los pasajeros afectados quienes, independientemente de la reprogramación de vuelos que realiza la aerolínea, no tienen a quien reclamar los perjuicios económicos que les habría ocasionado la imposibilidad de viajar a sus destinos. Un ejemplo de ello es que se ha podido constatar 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. Asimismo, que el personal del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (Indecopi) no estuvo presente en los aeropuertos de Trujillo e Iquitos al momento que pasajeros nacionales y extranjeros requerían su presencia. 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 Corpac, la que, si bien no tiene una relación contractual directa con aquellos, sus operaciones o la falta de estas sí pueden llegar a afectar directamente a los pasajeros El pedido a Corpac de elaborar

un plan de contingencia que responda ante posibles situaciones de emergencia que impacten en el servicio aeroportuario y de habilitar una oficina de atención disponible 24/7 en los aeropuertos bajo su administración. A Indecopi, por su parte, se recomienda garantizar la presencia de personal suficiente en todos los aeropuertos a fin de orientar a los usuarios del servicio en situaciones de riesgo o emergencia y supervisar el cumplimiento de la publicidad visible del libro de reclamaciones en las instalaciones del aeropuerto, sobre todo en los counters de las aerolíneas.[4]

Las ultimas noticias sobre la fragilidad y la mala operatividad del aeropuerto Jorge Chávez, el más importante del país, no es una noticia asilada o un suceso fortuito como lo señalaron las autoridades competentes aeroportuarios del país, sino más bien coloca en la mesa de discusión la problemática álgida de los aeropuertos a nivel nacional, los cuales a pesar de ser el Perú un país altamente turístico no otorga calidad ni seguridad a los usuarios nacionales e internacionales. Los eternos problemas del sistema de navegación aeroportuario nacional es de años, de gestiones que no han atendido con responsabilidad y prioridad la solución de los mismos, partiendo de la pésima gestión del sistema de migraciones que a la fecha no ha atendido la problemática entre otras de las puertas biométricas sin usar, que originan demora y molestia en los pasajeros. A pesar que el sector turismo es uno de los que fue más afectado en pandemia, el Estado no ha tomado conciencia de que reactivarlo no solo parte de la responsabilidad de los emprendedores y empresarios sino también de la importante participación del Ejecutivo en la gestión de infraestructura, ejecución

[4] Defensoría del Pueblo: *Corpac debe implementar plan de contingencia ante posibles situaciones de emergencia que impacten en el servicio aeroportuario.* Obtenido en: https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-corpac-debe-implementar-plan-de-contingencia-ante-posibles-situaciones-de-emergencia-que-impacten-en-el-servicio-aeroportuario/

de proyectos de inversión, mejora de los servicios públicos, siendo en este caso, la mejora en la calidad de los terminales aeroportuario a nivel nacional. Según datos del Mincetur, la llegada de turistas internacionales en 2021 fue un 50.4% menos que en 2020 (-79.5% en 2020). Además, el ingreso de divisas por turismo receptivo en 2021 fue un 4% más que en 2020 (-78.7% en 2020). Estas cifras demuestran que el sector no logra recuperarse. En un contexto pos-COVID-19, es fundamental continuar los esfuerzos para reactivar este sector, ya que es fuente de generación de empleos y permite un mayor dinamismo de la economía[5].

De otro lado, se puede advertir que las problemáticas más evidentes 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 infra legal 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

[5] El tráfico de pasajeros en pasajeros en aeropuertos del Perú en 2021 fue un 54.5% más que en 2020, obtenido en: https://www.comexperu.org.pe/articulo/el-trafico-de-pasajeros-en-aeropuertos-del-peru-en-2021-fue-un-545-mas-que-en-2020

II. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irroga gasto alguno al erario nacional, toda vez que la reorganización administrativa para el mejoramiento aeronáutico y seguridad portuaria de la corporación peruana de aeropuertos y aviación comercial (CORPAC) del sistema aeroportuario nacional y dispone de las entidades adscritas forma parte de sus competencias y cuentan con los funcionarios competentes para orientar la atención oportuna de la crisis en la gestión de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC.

III. EFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Por otro lado, la propuesta legislativa no altera el orden legal vigente por ser una norma estrictamente declarativa y crea una normativa esencial para garantizar la reestructuración administrativa: revaluación de los costos durante el proceso de reorganización siendo crucial planificar adecuadamente para minimizar las interrupciones operativas y el impacto en el personal; inversiones en infraestructura y tecnología: revaluación de recursos para las inversiones necesarias de ejecutar, actualizar y modernizar la infraestructura aeroportuaria y cumplir con estándares internacionales de seguridad; y consultorías y asesorías: para garantizar que la reorganización se realice de acuerdo con las mejores prácticas y estándares internacionales a cargo de las entidades rectoras.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa tiene relación con las siguientes Política de Estado del Acuerdo Nacional. OBJETIVO III: *Competitividad del País*, política de estado número 18 *"BÚSQUEDA DE LA COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD Y FORMALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA"* y con el punto 80 MEDIDAS PARA PROMOVER LA PRODUCTIVIDAD, COMPETITIVIDAD Y EL DESARROLLO ECONÓMICO" de la Agenda Legislativa.