



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

COMISIÓN DE MUJER Y FAMILIA
Período Anual de Sesiones 2024-2025

DICTAMEN 30

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de la Mujer y Familia, de conformidad con los artículos 34 y 77 del Reglamento del Congreso de la República, el Proyecto de Ley 9209/2024-CR¹, presentado por el grupo parlamentario **Bloque Magisterial de Concertación Nacional**, a iniciativa² del congresista **Segundo Teodomiro Quiroz Barboza**, mediante el cual se propone la *Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo*.

Luego del análisis y debate correspondiente la Comisión de la Mujer y familia en su Décima Cuarta Sesión Ordinaria, del 14 de abril de 2025, realizada en la modalidad mixta, en la sala "Francisco Bolognesi", Palacio Legislativo [presencial] y en la sala de reuniones de la plataforma³ de videoconferencia del Congreso de la República [virtual], acordó por MAYORÍA aprobar⁴ el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR, con texto sustitutorio, mediante el cual se propone la *Ley que modifica la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo*, con el **voto A FAVOR (07) de los congresistas: Córdova Lobatón, María Jessica (RP); Limachi Quispe, Nieves Esmeralda (JPP); Portero López, Hilda Marleny (AP); Taipe Coronado, María Elizabeth (PL); Vázquez Vela, Lucinda (BMCN); Pablo Medina, Flor Aidee (NA); y Alcarraz Agüero, Yorel Kira**. Con el **voto EN ABSTENCIÓN (05) de los señores congresistas: Jáuregui de Aguayo, Milagros (RP); Muñante Barrios, Alejandro (RP); Infantes Castañeda, Mery Eliana (FP); López Morales, Jeny Luz (FP); y Santisteban Suclupe, Magally (FP)**.

Presentó licencia (01) para la presente sesión, el señor congresista: **Cerrón Rojas, Waldemar José (PL)**.

¹ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjI0NjU3/pdf>

² Y en su condición de coautores los señores congresistas: Cicia Vásquez, Miguel Ángel; Yarrow Lumbreras, Norma Martina; Muñante Barrios, Alejandro; Jáuregui Martínez de Aguayo, María de los Milagros Jackeline; Bazán Calderón, Diego Alonso Fernando; Trigozo Reátegui, Cheryl; Zeballos Aponte, Jorge Arturo; y, Medina Minaya, Esdras Ricardo.

³ Según lo establecido en los artículos 27-A y 51-A del Reglamento del Congreso de la República. Se utilizó la herramienta de Microsoft Teams.

⁴ Se solicitó autorización para la ejecución de los acuerdos, aprobándose por UNANIMIDAD, considerando la dispensa del trámite de aprobación del acta y de su lectura.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

No estuvo presente (01) durante el proceso de votación la señora congresista: *Barbarán Reyes, Rosangella Andrea (FP)*.

I. SITUACIÓN PROCESAL

a. Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR ingresó al Área de Trámite Documentario el 16 de octubre de 2024 y fue decretado el 17 del mismo mes a las comisiones de Transportes y Comunicaciones, y a la de Mujer y Familia, como primera y segunda comisión dictaminadora, respectivamente.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su Décima Primera Sesión Extraordinaria celebrada el 17 de marzo de 2025, aprobó por **unanimidad** el dictamen⁵ recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR y otros, proponiendo con texto sustitutorio la *Ley que modifica la Ley 27261, Ley de aeronáutica civil del Perú, estableciendo mejoras en el servicio de transporte en beneficio de las personas con discapacidad*.

b. Cumplimiento de los requisitos reglamentarios

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR que es materia de evaluación y pronunciamiento, ha sido remitido a esta Comisión de conformidad con el artículo 77 y cumplen con los requisitos formales señalados en el artículo 75 del Reglamento del Congreso.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR tiene por finalidad garantizar el derecho a la accesibilidad y la libre movilidad de las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo, mediante el establecimiento de un régimen especial que contemple el acceso preferente y tarifas reducidas, tanto en vuelos nacionales como internacionales, operados por empresas públicas o privadas.

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR propone modificar dos normas claves del ordenamiento jurídico peruano: la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, y la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil. En el primer caso, se incorpora el artículo 20-B, el cual establece el derecho de las personas con discapacidad inscritas en el registro del CONADIS a obtener un descuento del cincuenta por ciento (50%) en pasajes aéreos, así como la reserva de asientos preferentes de fácil acceso. Este beneficio también se extiende a un acompañante, en caso de que la persona con discapacidad lo requiera. En el segundo caso, se añade

⁵ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjY5MDYw/pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

el inciso 84.4 al artículo 84 de la Ley de Aeronáutica Civil, obligando a todas las aerolíneas —nacionales y extranjeras— que operen en el territorio peruano a garantizar la accesibilidad y la igualdad de condiciones para personas con discapacidad. Además, se establece que la Autoridad Nacional de Transporte Aéreo será responsable de la supervisión y fiscalización de esta disposición.

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR parte de un marco constitucional y convencional. El artículo 1 de la Constitución reconoce como fin supremo del Estado la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad. Por su parte, el artículo 7 reconoce el derecho de las personas con discapacidad a un régimen legal de protección y atención. A nivel internacional, el proyecto se ampara en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), ratificada por el Perú mediante Resolución Legislativa 29127, la cual impone al Estado la obligación de asegurar la accesibilidad en todos los ámbitos de la vida pública, incluido el transporte.

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR responde a una problemática concreta que afecta a más de tres millones de personas con discapacidad en el país. Según datos de CONADIS, una gran parte de esta población enfrenta dificultades de movilidad y visión, lo que limita su acceso al transporte aéreo. Esta limitación se manifiesta no solo en la infraestructura deficiente de los aeropuertos, sino también en la inexistencia de tarifas preferenciales, la falta de personal capacitado y la carencia de medios de comunicación adaptados a personas con discapacidad sensorial. Asimismo, la geografía compleja del Perú convierte al transporte aéreo en una alternativa vital para acceder a servicios de salud, educación y trabajo en diversas regiones del país.

En cuanto al análisis costo-beneficio, el Proyecto de Ley 9209/2024-CR, desde la perspectiva del autor de la iniciativa, tiene impactos positivos tanto en el ámbito económico como social, sin generar una carga directa al presupuesto nacional. Desde una perspectiva económica, la reducción de tarifas puede generar una mayor demanda de vuelos por parte de personas con discapacidad y sus acompañantes, lo cual ampliaría el mercado aéreo. En el plano social, esta medida promoverá una inclusión efectiva y mejorará la calidad de vida de las personas con discapacidad al permitirles un mayor acceso a oportunidades y servicios fundamentales. En el aspecto jurídico, la propuesta representa un avance en el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Perú, y llena un vacío normativo existente en materia de transporte aéreo accesible.

Finalmente, el Proyecto de Ley 9209/2024-CR está alineado con los objetivos del Acuerdo Nacional, particularmente con la Política 9, referida a la promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación; la Política 17, sobre el acceso a servicios básicos y oportunidades de desarrollo; y la Política 26, que impulsa la universalización de la seguridad social.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

III. MARCO NORMATIVO

El análisis de los proyectos de ley se sustenta en el siguiente marco normativo:

- **Constitución Política del Perú.**
- **Reglamento del Congreso de la República.**
- **Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.**
- **Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.**
- **Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.**
- **Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor.**
- **Ley 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad.**
- **Resolución Legislativa 10358, Convenio sobre Aviación Civil Internacional.**
- **Decreto Supremo 050-2001-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil.**

IV. OPINIONES SOBRE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

4.1. Opiniones solicitadas

En cuanto al Proyecto de Ley 9209/2024-CR se solicitó las siguientes opiniones:

FECHA	INSTITUCIÓN	DOCUMENTO	RESPUESTAS
17.OCT.2024	Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables	Oficio 0389-2024-2025-CMF/CR	SÍ
17.OCT.2024 13.DIC.2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio 0390-2024-2025-CMF/CR Oficio 0874-2024-2025-CMF/CR	SÍ
17.OCT.2024	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público	Oficio 0393-2024-2025-CMF/CR	SÍ
17.OCT.2024 13.DIC.2024	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional - AETAI	Oficio 0392-2024-2025-CMF/CR Oficio 0876-2024-2025-CMF/CR	SÍ
17.OCT.2024	Defensoría del Pueblo	Oficio 0391-2024-2025-CMF/CR	SÍ
21.OCT.2024	Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios	Oficio N° 037-2024-ASPEC/PRES ⁶	SÍ

4.2. Opiniones recibidas

Se recibieron y consideraron las siguientes opiniones de las entidades e instituciones especializadas:

⁶ Oficio remitido a la presidencia de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. Para el presente dictamen se considera dicha opinión.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° 0143-2025-MTC/047, de fecha 17 de enero de 2025, suscrito por su secretaria general, la señora **Claudia Rosalia Centurión Lino**, adjunta el Informe N° 0033-2024-MTC/12.00.03 del Área Legal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como el Informe N° 1951-2024-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual emite opinión **OBSERVANDO** la iniciativa legislativa con las siguientes consideraciones y conclusiones:

*"3.14. Teniendo en consideración que la actividad Aeronáutica Civil está reservada al sector privado, y que el Estado sólo puede realizar, subsidiariamente, actividades de Aviación Comercial por alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, no correspondería, a través de una propuesta legislativa, fijar tarifas diferenciadas en el servicio de transporte aéreo público o privado, tanto en vuelos nacionales como internacionales, independientemente de la condición de los pasajeros, dado que éste sólo puede ser aprobado de manera excepcional y por razones de interés nacional o de necesidad pública por un periodo determinado dictado por parte del Poder Ejecutivo, conforme lo dispuesto por la norma antes glosada y lo establecido en el artículo 5 de la citada Ley y el artículo 5 del reglamento de la misma aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC. Cabe precisar que dicha facultad (otorgar el beneficio del 50% en el transporte aéreo) tampoco está atribuida a otras entidades.
[...].*

3.16. En esa línea, el Tribunal Constitucional ha delimitado las características del Estado social y democrático de derecho, recogiendo los tres elementos siguientes:

- a) Bienestar social; lo que debe traducirse en empleos productivos, trabajo digno y reparto justo del ingreso.
- b) Mercado libre; lo que supone, por un lado, el respeto a la propiedad, a la iniciativa privada y a una libre competencia regida, prima facie, por la oferta y la demanda en el mercado; y, por otro, el combate a los oligopolios y monopolios.
- c) Un Estado subsidiario y solidario, de manera tal que las acciones estatales directas aparezcan como auxiliares, complementarias y temporales.

3.17. Asimismo, en el artículo 59 de la Constitución, se regula la libertad de empresa, la cual se puede definir como la facultad de poder elegir la organización y efectuar el desarrollo de una unidad de producción de bienes o prestación de servicios, para satisfacer la demanda de los consumidores o usuarios. **La libertad de empresa tiene como marco una actuación económica autodeterminativa, lo cual implica**

⁷ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjUxMzY0/pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

que el modelo económico social de mercado será el fundamento de su actuación, y simultáneamente le impondrá límites a su accionar.

3.18. Ahora bien, a efectos de analizar la constitucionalidad de una medida limitativa de derechos, como la propuesta en el presente Proyecto de Ley, resulta necesario observar un test de proporcionalidad.

3.19. Tal como lo ha manifestado el Tribunal Constitucional en el fundamento 63 de la Sentencia recaída en el Expediente 00034-2004-PI/TC, en el marco de la evaluación de medidas que presuponen afectación de unos bienes constitucionales a favor de otros se debe tener presente el test de proporcionalidad, dicho test se desarrolla a través de tres subprincipios: i) idoneidad o de adecuación; ii) necesidad y iii) proporcionalidad stricto sensu, los cuales han sido definidos de la siguiente manera:
[...].

3.20. Conforme a ello, podemos señalar, entonces, que el rol de las entidades de la Administración Pública se encuentra sujeto a la aplicación del principio de igualdad en la elaboración de las disposiciones normativas correspondientes. Asimismo, la formulación de normas debería abordar previamente el test de proporcionalidad, motivo por el cual no es factible realizar diferenciaciones a situaciones idénticas sin el análisis del impacto que éstas podrían acarrear.

3.21. En esa línea, se advierte que una medida sobre pasajes diferenciados, que implica un impacto en las tarifas que fijan los explotadores, debe ser abordada en atención a las normas con rango constitucional que impactarían en su aplicación, a fin de evaluar los efectos de la misma.

3.22. Al respecto, si bien la Constitución Política admite la posibilidad de establecer tratos diferenciados a través de una norma de rango legal, dicha medida debe someterse a un análisis de proporcionalidad y razonabilidad, a efectos de determinar su constitucionalidad. Así, la medida, si bien puede satisfacer ciertos objetivos, debe interferir lo menos posible con los derechos fundamentales de las personas.

3.23. Ahora bien, de la revisión de la Exposición de Motivos de la propuesta normativa, se evidencia que no se ha cumplido con realizar el referido análisis, mucho menos se justifican las razones por las cuales se deben brindar el derecho al beneficio del cincuenta por ciento (50%) en los pasajes aéreos de las empresas de transporte aéreo público o privado, tanto en vuelos nacionales como internacionales en favor de las personas con discapacidad. En dicha Exposición de Motivos, únicamente, se señala que, a través del Proyecto de Ley, se pretende solucionar las deficiencias en la infraestructura aeroportuaria, la falta de tarifas preferenciales donde se añade que el costo de los pasajes aéreos es un factor que restringe significativamente la movilidad

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

de las personas con discapacidad, la falta de personal capacitado en aeropuertos y aerolíneas, acceso limitado a la información y comunicación, garantía de igualdad y no discriminación, accesibilidad universal y diseño inclusivo, eliminación de barreras económicas, cumplimiento de estándares internacionales, entre otros; más no, se presenta, por ejemplo, data precisa que permita identificar cuantas personas que tienen alguna discapacidad sea esta moderada o severa, utilizan o requieren utilizar el transporte aéreo – a efectos de conocer el universo e impacto de éste en los mismos- y a raíz de ello, la necesidad de contar con dicho beneficio, por lo que corresponde se sustente técnicamente de acuerdo a lo expuesto en los párrafos precedentes.

[...].

III. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo opinado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, esta Oficina General de Asesoría Jurídica opina que el Proyecto de Ley N° 9209/2024-CR, "Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo", presenta observaciones".

[Lo resaltado y subrayado es nuestro]

DEL MINISTERIO DE LA MUJER Y POBLACIONES VULNERABLES

El Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, mediante Oficio N° D001980-2024-MIMP-SG⁸, de fecha 2 de diciembre de 2024, suscrito por su secretaria general, la señora **Tabata Dulce Vivanco del Castillo**, adjunta el Informe N° D000653-2024-MIMP-OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables y el Informe N° D000592-2024-CONADIS-OAJ, elaborado por la Oficina de Asesoría Jurídica del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad-CONADIS, mediante el cual emite opinión **OBSERVANDO** la iniciativa legislativa con las siguientes consideraciones y conclusiones:

"2.2.7 De la revisión efectuada al Proyecto de Ley, cabe indicar que, si bien con la aprobación del Proyecto de Ley se pretende aplicar beneficios, entre ellos, la reserva de asientos preferentes de fácil acceso en el transporte aéreo nacional y/o internacional para las personas con discapacidad inscritas en el registro del CONADIS, también lo es que el artículo 41 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, promulgado por Ley N° 29571, ha previsto lo siguiente:

"Artículo 41.- Trato preferente de gestantes, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad

⁸ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjM4ODY1/pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

41.1 El proveedor está en la obligación de garantizar la atención preferente de gestantes, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad, en todos los sistemas de atención con que cuente, debiendo facilitar al consumidor todos los mecanismos necesarios para denunciar el incumplimiento de esta norma bajo responsabilidad.

41.2 Respecto de los beneficios del trato preferente, el proveedor debe:

a. Consignar en un lugar visible, de fácil acceso y con caracteres legibles su derecho a la atención preferente.

b. Adecuar su infraestructura en lo que corresponda e implementar medidas garantizando su acceso y seguridad.

c. Exonerando de turnos o cualquier otro mecanismo de espera.

d. Implementar un mecanismo de presentación de quejas contra quienes incumplan con estas disposiciones.

41.3 El proveedor que incumple con lo establecido en esta norma y otras disposiciones sobre la materia es sancionado conforme a los procedimientos establecidos en la leyes, normas y reglamentos especiales". (Énfasis nuestro).

2.2.8 En esa línea, corresponde que el legislador efectúe el análisis de compatibilidad, coherencia o congruencia de la iniciativa promovida con lo previsto en el Código de Protección y Defensa del Consumidor que establece las normas de protección y defensa de los consumidores, instituyendo como un principio rector de la política social y económica del Estado la protección de los derechos de los consumidores; teniendo como finalidad además, que los consumidores accedan a productos y servicios idóneos y que gocen de los derechos y los mecanismos efectivos para su protección, reduciendo la asimetría informativa, corrigiendo, previniendo o eliminando las conductas y prácticas que afecten sus legítimos intereses.

2.2.9 Igualmente, corresponderá que el legislador evalúe la correspondencia de la numeración de los artículos que promueve incluir en las Leyes 29973 y 27261, toda vez que el artículo 20 de la primera de ellas no tiene un artículo 20-A previo como para incluir un artículo 20-B, mientras que el artículo 84 de la segunda de las normas citadas solo tiene los incisos 84.1 y 84.2, por lo que correspondería incorporar el inciso 84.3 y no el 84.4.

III. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, y sobre la base de lo señalado por el Despacho Viceministerial de Poblaciones Vulnerables, a través del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad; esta Oficina General de Asesoría Jurídica emite opinión en el sentido que el Proyecto de Ley N° 9209/2024-CR, "Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo", tiene observaciones que corresponden ser

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

evaluadas por el legislador, conforme se enuncian en los numerales 2.2.7 al 2.2.9 del presente informe y en los numerales 3.23 al 3.26 del Informe N° D000592-2024-CONADIS-OAJ".

[Lo resaltado y subrayado es nuestro]

DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, mediante Oficio N° 0522-2024-PD-OSITRAN⁹, de fecha 8 de NOVIEMNRE de 2024, suscrito por su presidencia ejecutiva, la señora **Verónica Zambrano Copello**, señala que **NO CORRESPONDE** emitir opinión de la iniciativa legislativa porque no está en el ámbito de competencia de dicho regulador.

DE LA DEFENSORÍA DEL PUEBLO

La Defensoría del Pueblo, mediante Oficio N° 0578-2024-DP/PAD¹⁰, de fecha 29 de noviembre de 2024, suscrito por la primera adjunta, la señora **Rina Karen Rodríguez Luján**, adjunta el Informe Jurídico Defensorial N° 029-2024-DP/ADHPDPDEPRODIs elaborado por el Programa de Defensa y Promoción de los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Adjuntía para los Derechos Humanos y las Personas con Discapacidad de la Defensoría del Pueblo, mediante el cual emite opinión **FAVORABLE EN PARTE** con las siguientes conclusiones y recomendaciones:

"4. CONCLUSIONES

*El Proyecto de Ley N° 9209/2024-CR, mediante el cual se formula la "Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo" es **FAVORABLE EN PARTE**, en atención a las razones que respaldan:*

4.1. El objeto y la finalidad del proyecto de ley N° 9209/2024-CR son adecuados y se encuentran en armonía con los principios que rigen el fomento de la inclusión de las personas con discapacidad.

4.2. No obstante, encontramos inviable la inclusión del artículo 20-B en la Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N° 29973, debido al peligro a la seguridad aeronáutica, así como a la falta de estudios que justifiquen el otorgamiento de una tarifa reducida atendiendo al impacto de la medida en el monto del subsidio y quiénes lo asumirían, evaluando la posibilidad de delimitar con mayor precisión la posible población beneficiaria.

⁹ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjMyMjI1/pdf>

¹⁰ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjM4MzI2/pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

4.3. Por otro lado, consideramos que en la orientación del objeto y la finalidad propuestos por el proyecto de ley N° 9209/2024-CR, es necesario que se modifique la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261, a fin de incorporar una disposición que prescriba que la Autoridad Aeronáutica Civil debe dictar las regulaciones pertinentes para garantizar condiciones de accesibilidad adecuadas para las personas con discapacidad tanto en las aeronaves como en los aeródromos, así como la asistencia que fuere necesaria, a fin de asegurar un transporte aéreo digno.

5. RECOMENDACIONES

5.1. Eliminar el artículo 3 del proyecto de ley N° 9209/2024-CR, a fin de no incluir el artículo 20-B en la Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N° 29973.

5.2. Por el contrario, se recomienda modificar el literal c del artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261, a fin de establecer que:

"La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

(...)

c) Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas, entre las cuales se deben incluir las condiciones de accesibilidad adecuadas para las personas con discapacidad tanto en las aeronaves como en los aeródromos, así como la prestación de la asistencia que fuere necesaria;

(...)"

5.3. Transparencia y Consulta Pública

Proceso consultivo: Establecer un proceso consultivo donde se escuche a todas las partes interesadas (aerolíneas, organizaciones de discapacidad, usuarios) antes de implementar la ley, garantizando que se aborden preocupaciones y se ajusten los detalles necesarios.

Estas recomendaciones buscan asegurar que el objeto y la finalidad del Proyecto Ley N° 9209/2024-CR sean implementados efectivamente, garantizando así los derechos y libertades de las personas con discapacidad en el transporte aéreo."

[Lo resaltado y subrayado es nuestro]

DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA)

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), mediante Carta¹¹, de fecha 26 de marzo de 2025, suscrito por su gerente, el señor **Martín La Rosa**, emite opinión como **NO VIABLE** con las siguientes consideraciones:

¹¹ <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjcyMDc5/pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo”.

“[...] la iniciativa legislativa también pretende establecer el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad y su acompañante en el transporte aéreo (50% de descuento en sus pasajes). No obstante, si bien estamos de acuerdo con el ánimo humanitario de esta norma, no lo estamos con la forma en la cual se busca conseguirlo, pues se está planteando que dicho subsidio económico sea asumido por los privados, trasgrediendo derechos amparados en la Constitución y obligaciones internacionales del Perú. Cabe resaltar que, en el caso del transporte público terrestre, este tipo de subsidio es asumido íntegramente por el Estado. En ese sentido, nos preocupa que se apruebe un Proyecto que, a pesar de que tendría una noble intención, carece de análisis técnico, económico y legal que justifique su viabilidad.

Por lo expuesto, somos de la opinión que el Proyecto NO es viable [...]”.

[Lo resaltado y subrayado es nuestro]

DE ASOCIACIÓN PERUANA DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (ASPEC)

La Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (ASPEC), mediante Oficio N° 037-2024-ASPEC/PRES¹², de fecha 21 de octubre de 2024, suscrito por su presidente, el señor **Crisólogo Cáceres Valle**, emite su CONFORMIDAD con la iniciativa legislativa con las siguientes consideraciones:

“[...] expresamos nuestra CONFORMIDAD con dicha iniciativa legislativa por cuanto propicia:

1. La igualdad de acceso y derechos: Toda vez que garantizar asientos preferentes de fácil acceso y un descuento significativo en los pasajes no solo promueve la inclusión, sino que también asegura que todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades, tengan el derecho de viajar y disfrutar de experiencias en igualdad de condiciones. Esto es fundamental para construir una sociedad más justa y equitativa.

2. El fomento del turismo y la economía: Al facilitar el acceso al transporte aéreo para personas con discapacidad, se puede aumentar la participación de este grupo en actividades turísticas y de ocio. Esto no solo beneficia a este grupo de la población, sino que también estimula la economía local y nacional al incrementar la demanda en sectores relacionados, como la hotelería, el turismo y el entretenimiento.

Sin embargo -a fin de garantizar la viabilidad de la ley y teniendo en cuenta que el término “discapacidad” es muy amplio- consideramos que los requisitos

¹² <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjI3MTEz/pdf>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

para ser beneficiarios de la misma deben ser afinados. En tal sentido sugerimos que se precise conjuntamente con el CONADIS a quienes exactamente alcanzarían los beneficios de la norma."

[Lo resaltado y subrayado es nuestro]

4.3. Opiniones ciudadanas:

Respecto del Proyecto de Ley 9209/2024-CR, en el Sistema de Proyectos de Ley del Congreso de la República, hasta la fecha de la aprobación del presente dictamen no se han registrado opiniones ciudadanas.

V. ANÁLISIS TÉCNICO LEGAL DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

5.1 Materia legíslable de la iniciativa legislativa

Uno de los principios generales de la técnica legislativa es el **principio de necesidad**. En ese sentido, toda propuesta legislativa presupone la existencia de un problema que se debe enfrentar e intentar solucionar. *"La idea es que la comprensión del hecho o problema deje en claro cuál es el estado de necesidad que se pretende superar. En realidad, de lo que se trata es que, ubicada la necesidad de un determinado grupo humano, se presuma con fundamento que dicha necesidad puede ser abordada y superada mediante una ley"*¹³. Es decir, existe materia legíslable cuando se determina que, del análisis del **hecho** o **problema**, se puede implicar que hay materia por legislar.

¿Cuál es el hecho o problema que se pretende resolver con la iniciativa legislativa?

Del análisis de la Exposición de Motivos, el Proyecto de Ley 9209/2024-CR ha identificado como problema la **exclusión y las barreras múltiples que enfrentan las personas con discapacidad para acceder al servicio de transporte aéreo en el país**, tanto en vuelos nacionales como internacionales. Desde la perspectiva del autor de la iniciativa, esta exclusión se manifiesta principalmente en cuatro dimensiones:

1. **Infraestructura aeroportuaria deficiente:** Muchos aeropuertos del país carecen de condiciones mínimas de accesibilidad, como rampas, ascensores funcionales, señalización adecuada o servicios higiénicos adaptados.
2. **Ausencia de tarifas preferenciales:** A diferencia del transporte terrestre, no existen disposiciones que otorguen descuentos o condiciones económicas

¹³ Curso de Redacción de Proyectos de Ley, Centro de Capacitación y Estudios Parlamentarios.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

especiales para personas con discapacidad en el transporte aéreo, lo que limita gravemente su movilidad.

3. **Falta de personal capacitado:** El personal de aerolíneas y aeropuertos no está adecuadamente preparado para asistir a personas con discapacidad, lo que genera demoras, trato inadecuado e inseguridad durante los viajes.
4. **Sistemas de información no inclusivos:** Las personas con discapacidad visual o auditiva encuentran grandes dificultades para acceder a información esencial sobre sus vuelos, debido a la falta de mecanismos como pantallas con subtítulos, braille o anuncios auditivos accesibles.

Así, este conjunto de barreras compromete el ejercicio del derecho a la libre movilidad, impide el acceso a oportunidades de desarrollo y vulneraría los principios de igualdad y no discriminación reconocidos por la Constitución y los tratados internacionales suscritos por el Perú. Por ello, el Proyecto de Ley 9209/2024-CR busca establecer un régimen legal que garantice **acceso preferente y tarifas reducidas** en el transporte aéreo para personas con discapacidad, así como condiciones adecuadas de atención y accesibilidad en todo el proceso de viaje.

En consecuencia, la materia legible principal del Proyecto de Ley 9209/2024-CR está relacionada con el reconocimiento y regulación de derechos específicos para personas con discapacidad en el ámbito del transporte aéreo, lo que requiere intervención legislativa para garantizar su ejercicio efectivo, armonizar el marco jurídico nacional con los estándares internacionales y establecer mecanismos concretos de implementación, supervisión y fiscalización.

5.2 Propuesta normativa

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR propone la *Ley que establece el derecho de acceso preferente y tarifas reducidas para personas con discapacidad en el transporte aéreo*, con el siguiente objeto y finalidad:

- **Objeto:** Garantizar el derecho a la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad en el transporte aéreo, a través de acceso preferente y tarifas reducidas.
- **Finalidad:** Promover la inclusión y la igualdad de oportunidades en los servicios de transporte aéreo, tanto nacional como internacional.

La propuesta legislativa tiene el siguiente contenido normativo:

- **Modificación de la Ley 29973 (Ley General de la Persona con Discapacidad):**
Se incorpora el artículo 20-B, que establece:

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

- Derecho a un 50% de descuento en pasajes aéreos, para vuelos nacionales e internacionales, para las personas con discapacidad inscritas en el CONADIS.
- Derecho extensivo a un acompañante.
- Obligatoriedad de reservar asientos preferentes.
- **Modificación de la Ley 27261 (Ley de Aeronáutica Civil):**
Se incorpora el inciso 84.4:
 - Obligación de aerolíneas (nacionales y extranjeras) de garantizar accesibilidad y la igualdad de condiciones para las personas con dis.
 - El MTC y la Autoridad Nacional de Transporte Aéreo supervisarán su cumplimiento.
- **Disposición Complementaria Final:**
Plazo de 90 días para que el Ejecutivo adecúe los reglamentos pertinentes.

5.3. Análisis técnico sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

Habiéndose concluido que sí existe materia legible en la iniciativa legislativa, siendo ésta el reconocimiento y regulación de derechos específicos para personas con discapacidad en el ámbito del transporte aéreo; ahora corresponde, analizar las opiniones recibidas de las entidades especializadas para evaluar las posibles observaciones a la necesidad, la viabilidad y la oportunidad de la propuesta normativa en resolver los problemas identificados.

Análisis de la NECESIDAD de la iniciativa legislativa

Respecto a la **evaluación de la necesidad** de una iniciativa legislativa, esta etapa implica analizar si la propuesta responde a un problema real y actual que requiere ser abordado a través de una ley. Este análisis se centra en determinar si:

1. **Existe un problema o situación específica** que afecta a la sociedad y que no está adecuadamente regulado o abordado por la normativa vigente.
2. **Las medidas propuestas** son necesarias para resolver o mitigar dicho problema, es decir, si la intervención legislativa es el mecanismo más adecuado y no hay soluciones alternativas más efectivas.
3. **La regulación actual es insuficiente o inexistente** para cubrir la problemática identificada.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

En suma, se busca justificar por qué es indispensable la nueva regulación y demostrar que responde a una necesidad pública relevante y urgente.

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR tiene como finalidad garantizar el acceso preferente y establecer tarifas reducidas para personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo nacional e internacional, sustentándose en el principio de accesibilidad y el derecho a la movilidad en condiciones de igualdad. Desde una perspectiva constitucional y convencional, la finalidad de la iniciativa es legítima, ya que se alinea con los artículos 1, 2 y 7 de la Constitución Política y con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ratificada por el Estado peruano mediante Resolución Legislativa 29127. En ese marco, la búsqueda de mecanismos que eliminen barreras estructurales en el transporte aéreo puede considerarse una necesidad pública relevante.

Sin embargo, a pesar de esta legitimidad del objetivo, las opiniones técnicas recabadas coinciden en señalar deficiencias sustantivas en la formulación de la necesidad de la propuesta legislativa. Tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)¹⁴, como el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP)¹⁵, a través del CONADIS, y la Defensoría del Pueblo¹⁶, advierten que la exposición de motivos del proyecto no desarrolla un diagnóstico técnico ni evidencia estadística suficiente que demuestre la magnitud del problema. En particular, se omite identificar con claridad las condiciones actuales del acceso al transporte aéreo por parte de personas con discapacidad, el universo estimado de beneficiarios y la naturaleza concreta de las barreras que enfrentan, más allá de afirmaciones generales. Esta omisión afecta la solidez del principio de necesidad, al impedir determinar si la intervención legal propuesta es efectivamente indispensable o si el problema podría abordarse mediante otros instrumentos normativos o de gestión sectorial.

Asimismo, se ha señalado que el término "*personas con discapacidad*" resulta excesivamente amplio para efectos de asignación de beneficios, sin distinción entre niveles de severidad, situación socioeconómica o finalidad del viaje. Esta

¹⁴ Mediante Oficio N° 0143-2025-MTC/04, de fecha 17 de enero de 2025, suscrito por su secretaria general, la señora Claudia Rosalia Centurión Lino, emitió opinión adjuntando el Informe N° 0033-2024-MTC/12.00.03 del Área Legal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como el Informe N° 1951-2024-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

¹⁵ Mediante Oficio N° D001980-2024-MIMP-SG, de fecha 2 de diciembre de 2024, suscrito por su secretaria general, la señora Tabata Dulce Vivanco del Castillo, emitió opinión adjuntando el Informe N° D000653-2024-MIMP-OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables y el Informe N° D000592-2024-CONADIS-OAJ, elaborado por la Oficina de Asesoría Jurídica del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad-CONADIS.

¹⁶ Mediante Oficio N° 0578-2024-DP/PAD, de fecha 29 de noviembre de 2024, suscrito por la primera adjunta, la señora Rina Karen Rodríguez Luján, emitió opinión adjuntando el Informe Jurídico Defensorial N° 029-2024-DP/ADHPDPDEPRODIS elaborado por el Programa de Defensa y Promoción de los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Adjuntía para los Derechos Humanos y las Personas con Discapacidad de la Defensoría del Pueblo.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

imprecisión fue especialmente observada por CONADIS y ASPEC, quienes recomiendan establecer criterios de focalización que aseguren que la medida se oriente hacia los grupos más vulnerables dentro del colectivo de personas con discapacidad. No hacerlo compromete la eficacia, sostenibilidad y equidad de cualquier medida que pretenda adoptarse.

Por su parte, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)¹⁷ adopta una postura más crítica, al considerar que no se ha probado con suficiencia la existencia de una necesidad real que justifique una intervención legislativa de esta naturaleza. Cuestiona la existencia misma de una brecha normativa que justifique modificar la Ley de Aeronáutica Civil, e indica que ya existen estándares internacionales y regulaciones técnicas que cubren aspectos de accesibilidad en el transporte aéreo, por lo que cualquier nueva regulación debería fundamentarse en un estudio técnico que evidencie su necesidad.

Tomando en cuenta estas observaciones, se concluye que, si bien la intención del proyecto responde a una problemática legítima, su formulación normativa no justifica adecuadamente la necesidad de modificar el marco legal vigente, al no aportar evidencia empírica suficiente ni delimitar con precisión la población beneficiaria. En consecuencia, se estima necesario aceptar las observaciones señaladas y reformular el proyecto a través de un texto sustitutorio que conserve el objeto de promover la accesibilidad, pero desde una perspectiva progresiva, focalizada y técnicamente viable, sin imponer medidas que comprometan la sostenibilidad jurídica, económica ni institucional del sistema de transporte aéreo.

En ese sentido, el texto sustitutorio deberá considerar como mínimo los siguientes aspectos:

- Incorporar el enfoque de accesibilidad en las competencias regulatorias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sin alterar las condiciones técnicas de seguridad aeronáutica.
- Establecer mecanismos normativos que prioricen a las personas con discapacidad en situación de vulnerabilidad, delimitadas con criterios objetivos como nivel de ingresos o tipo de discapacidad.
- Disponer que cualquier intervención tarifaria del Estado se realice de forma excepcional, mediante decreto supremo y con sustento técnico de la autoridad aeronáutica.

¹⁷ Mediante Carta, de fecha 26 de marzo de 2025, suscrito por su gerente, el señor **Martín La Rosa**, emitió opinión correspondiente.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

- Disponer que la implementación de beneficios económicos o subsidios sea progresiva, focalizada y evaluada conforme a la disponibilidad presupuestaria, previa opinión del Ministerio de Economía y Finanzas.

Con ello, la Comisión de Mujer y Familia busca garantizar que la propuesta legislativa se oriente al reconocimiento efectivo del derecho a la accesibilidad para personas con discapacidad, sin vulnerar el principio de legalidad ni afectar la sostenibilidad del sistema aéreo ni del presupuesto público.

Análisis de la VIABILIDAD de la iniciativa legislativa

Considerando que toda iniciativa legislativa debe hacerse bajo la presunción de que los instrumentos legales podrían ayudar a la solución del hecho o problema. En tal sentido, se hace necesaria la ponderación de los argumentos para, ubicado el problema, dejar en claro si la solución legal que se propone es razonable y viable respecto de las características de la necesidad existente.

Asimismo, la viabilidad de una propuesta legislativa se determina por su conformidad con el marco constitucional, su coherencia con el ordenamiento jurídico vigente, su posibilidad de aplicación efectiva por parte de las entidades competentes, y su sostenibilidad económica y operativa. En ese marco, la evaluación de las opiniones técnicas emitidas respecto del Proyecto de Ley 9209/2024-CR evidencia una serie de limitaciones sustantivas que comprometen su viabilidad en la versión original presentada.

En primer lugar, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) advierte que el Proyecto de Ley 9209/2024-CR contraviene el principio de libertad tarifaria del transporte aéreo, recogido en el artículo 84.1 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil. Este principio dispone que las tarifas del transporte aéreo son fijadas libremente por los operadores según las condiciones de oferta y demanda, salvo intervención excepcional mediante Decreto Supremo con aprobación del Consejo de Ministros. En ese sentido, imponer legalmente un descuento obligatorio del 50% en los pasajes aéreos, sin establecer un marco excepcional y transitorio, sería incompatible con dicho régimen jurídico, afectando además los principios de libre empresa y seguridad jurídica.

Adicionalmente, el MTC observa que la propuesta asigna funciones de supervisión tarifaria a una entidad inexistente, denominada "Autoridad Nacional de Transporte Aéreo", lo cual vulnera el principio de legalidad orgánica, dado que la única autoridad competente en el sector es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), unidad orgánica del MTC. Esta observación debe ser aceptada, dado que

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

la creación de entidades sin respaldo institucional real afecta la operatividad de la norma y genera incertidumbre regulatoria.

Asimismo, el MTC, la Defensoría del Pueblo y el CONADIS coinciden en señalar que la exigencia de reservar "*asientos preferentes de fácil acceso*" para personas con discapacidad puede contravenir las normas internacionales y técnicas sobre seguridad aeronáutica, como la RAP 121.2395, que prohíbe que personas con movilidad reducida ocupen asientos junto a salidas de emergencia. Esta observación es técnicamente válida y debe aceptarse. **Cualquier mandato legal sobre condiciones de accesibilidad debe respetar los límites establecidos por los estándares de seguridad vigentes.**

En segundo lugar, tanto el MIMP (a través de CONADIS) como la Defensoría del Pueblo observan que el proyecto **no define con claridad los mecanismos de implementación del beneficio tarifario, ni especifica quién asumiría el costo del subsidio: el Estado o las empresas privadas.** La ausencia de una propuesta de financiamiento, sumada a la omisión de criterios de focalización de beneficiarios, compromete gravemente la viabilidad económica y operativa de la norma. Estas observaciones deben aceptarse en su integridad, pues todo beneficio económico financiado con recursos públicos requiere evaluación técnica, análisis de impacto regulatorio y opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas, conforme al artículo 79 de la Constitución.

De igual modo, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) sostiene que **la imposición de descuentos obligatorios afecta el derecho a la libre empresa, vulnera tratados internacionales** como el Convenio de Montreal de 1999 y la Decisión 619 de la Comunidad Andina (CAN), y **podría desincentivar la inversión en el sector.** Si bien esta postura es legítima desde la perspectiva de los operadores, debe señalarse que el ordenamiento jurídico peruano **permite la intervención del Estado en los precios del transporte aéreo en situaciones excepcionales,** siempre que se cumpla con el procedimiento previsto en el artículo 84.2 de la Ley 27261, incluyendo el decreto supremo con voto del Consejo de Ministros y el informe técnico de la DGAC. En consecuencia, esta observación se estima **parcialmente atendible**, en tanto refuerza la necesidad de diseñar mecanismos excepcionales y focalizados, pero no impide per se la acción legislativa en esta materia.

Por su parte, la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (ASPEC) respalda la propuesta sin cuestionamientos sobre su viabilidad, limitándose a sugerir una mejor delimitación del universo de beneficiarios, lo cual resulta consistente con las demás observaciones aceptadas.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

En consecuencia, se concluye que la versión original del Proyecto de Ley 9209/2024-CR no es jurídicamente viable en tanto impone obligaciones económicas sin sustento presupuestal ni técnico, asigna competencias a entidades inexistentes, y omite considerar los límites regulatorios del sistema aeronáutico. Por tanto, se propone la aprobación de un texto sustitutorio que, atendiendo a las observaciones señaladas, respete el marco jurídico vigente y sea progresivamente implementable.

Aspectos que debe considerar la nueva fórmula legal:

En atención a las observaciones aceptadas, el texto sustitutorio debe incorporar los siguientes elementos para asegurar su viabilidad jurídica y operativa:

1. **Establecer que la intervención estatal en tarifas aéreas será excepcional,** conforme al procedimiento previsto en el artículo 84.2 de la Ley 27261, mediante Decreto Supremo, con voto aprobatorio del Consejo de Ministros y sustento técnico de la DGAC.
2. **Eliminar toda referencia a entidades inexistentes** (como la "Autoridad Nacional de Transporte Aéreo") y sustituirlas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, respetando el principio de legalidad institucional.
3. **Incorporar medidas de accesibilidad en el marco de las competencias normativas de la DGAC,** sin comprometer la seguridad operacional, de conformidad con las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y los estándares internacionales de la CLAC y la OACI.
4. **Disponer que los beneficios tarifarios se implementarán de forma progresiva, focalizada y con criterios objetivos,** priorizando a personas con discapacidad en situación de vulnerabilidad económica, y sujetos a evaluación técnica y presupuestal del Ministerio de Economía y Finanzas.
5. **Establecer la adecuación del reglamento sectorial (DS 050-2001-MTC)** en un plazo razonable, a fin de desarrollar las condiciones operativas de accesibilidad y asistencia en el transporte aéreo para personas con discapacidad.

Con estos ajustes, desde la perspectiva de la Comisión de Mujer y Familia se garantizará que la propuesta normativa avance en la eliminación de barreras para las personas con discapacidad en el transporte aéreo, respetando los principios constitucionales, los compromisos internacionales del Perú, y las condiciones de sostenibilidad del sistema aeronáutico nacional.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

Análisis de la OPORTUNIDAD de la iniciativa legislativa

La evaluación de la oportunidad del Proyecto de Ley 9209/2024-CR permite determinar si la propuesta legislativa responde al momento adecuado para su implementación, considerando la urgencia del problema, las condiciones actuales y el impacto social que generaría la aprobación de la norma.

En esa línea, la oportunidad legislativa se vincula con el momento y el contexto en que se propone una norma, considerando su pertinencia política, social, institucional y presupuestal. Este análisis resulta especialmente relevante en materias de derechos fundamentales, como la que aborda el Proyecto de Ley 9209/2024-CR, que propone establecer condiciones normativas para promover el acceso de personas con discapacidad al servicio de transporte aéreo nacional, en condiciones de accesibilidad, seguridad y equidad.

En ese sentido, la aprobación de un marco normativo que refuerce el derecho a la movilidad y la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte aéreo resulta oportuna y coherente con los compromisos asumidos por el Estado peruano, tanto a nivel nacional como internacional. Desde la entrada en vigencia de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), el Estado se encuentra obligado a adoptar medidas legislativas y administrativas que garanticen el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, incluyendo el acceso al transporte (artículos 9 y 20 de la Convención), bajo condiciones de igualdad y sin discriminación.

A nivel nacional, la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, reconoce el derecho de las personas con discapacidad a acceder en igualdad de condiciones a los medios de transporte (artículo 15), e impone al Estado la obligación de asegurar la progresividad en la eliminación de barreras físicas, comunicacionales y actitudinales. No obstante, a la fecha, dicha ley y su reglamento han desarrollado en mayor medida la accesibilidad al transporte terrestre urbano e interurbano, sin haber avanzado significativamente en el ámbito del transporte aéreo, el cual presenta condiciones técnicas, económicas y normativas diferenciadas que justifican una regulación especializada.

En el plano internacional, existen precedentes normativos que respaldan la oportunidad y razonabilidad de legislar en esta materia. Así, el Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸, relativo a los derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida en el

¹⁸ <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2006-81414>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la “Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo”.

transporte aéreo, establece que los aeropuertos y las aerolíneas deben garantizar asistencia sin coste adicional, asegurar accesibilidad y evitar discriminación. De igual modo, en los Estados Unidos, la **Air Carrier Access Act (ACAA)**¹⁹ de 1986 obliga a las aerolíneas a proporcionar condiciones adecuadas de accesibilidad y asistencia, incluyendo el transporte de dispositivos de apoyo sin cargo y formación obligatoria del personal. En América Latina, el **Estatuto de la Persona con Discapacidad (Ley 13.146/2015)**²⁰ del Brasil garantiza la accesibilidad al transporte aéreo y la adaptación progresiva de aeropuertos y aeronaves. Finalmente, la **Resolución A20-21 de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)** establece estándares técnicos sobre accesibilidad aeronáutica, que el Perú ha suscrito y puede implementar mediante regulación técnica nacional.

Estas experiencias comparadas demuestran que la adopción de normas sobre accesibilidad en el transporte aéreo no solo es viable, sino necesaria para garantizar el ejercicio pleno del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad, y que su implementación progresiva y técnica es compatible con el respeto a la seguridad aeronáutica, la libre competencia y la sostenibilidad del sistema.

Desde el punto de vista de política pública, resulta igualmente oportuno impulsar un marco normativo que, sin alterar el régimen económico del sector ni afectar la sostenibilidad financiera del sistema aeronáutico, permita introducir medidas de accesibilidad que promuevan la inclusión de más de tres millones de peruanos con algún tipo de discapacidad, muchos de los cuales requieren desplazarse a otras regiones del país por motivos de salud, educación, empleo o asistencia personal. En regiones con limitada conectividad terrestre, como la Amazonía y zonas altoandinas, el transporte aéreo se convierte en un servicio estratégico para el ejercicio de derechos fundamentales.

Además, el contexto actual del país muestra avances relevantes en materia de atención a poblaciones vulnerables, y una creciente demanda social por políticas públicas inclusivas. El diseño de un mecanismo de accesibilidad regulado, gradual y con criterios de priorización — como el que se incorpora en el texto sustitutorio — permite compatibilizar la protección de derechos fundamentales con la seguridad jurídica, el equilibrio presupuestal y la estabilidad del sector aeronáutico, en un momento en que el país busca recuperar la confianza institucional y avanzar hacia un modelo de desarrollo más equitativo.

¹⁹ https://www.hainanairlines.com/HUPortal/dyn/portal/DisplayPage?COUNTRY_SITE=ES&SITE=CBHZCBHZ&LANGUAGE=ES&PAGE=ACAA

²⁰ <https://siteal.iiep.unesco.org/pt/bdnp/904/ley-131462015-establece-ley-brasilena-inclusion-personas-discapacidad-estatuto-persona>

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

Por otro lado, la propuesta sustituye el planteamiento inicial de carácter general e incondicionado por una **formulación jurídica técnicamente viable, progresiva y focalizada**, que respeta las competencias del Poder Ejecutivo, los principios de subsidiariedad y sostenibilidad financiera, y la estructura institucional del transporte aéreo civil. Al dejar en manos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del Ministerio de Economía y Finanzas la implementación progresiva del beneficio tarifario, en función de criterios objetivos y disponibilidad presupuestal, se elimina el riesgo de creación de gasto público sin autorización ni evaluación técnica previa, conforme al artículo 79 de la Constitución Política.

En consecuencia, **la Comisión de Mujer y Familia concluye que la aprobación del Proyecto de Ley 9209/2024-CR, con el texto sustitutorio considerado, resulta oportuna desde el punto de vista constitucional, comparado y político**, pues permite al Estado avanzar en el cumplimiento de sus obligaciones internacionales y nacionales en materia de derechos de las personas con discapacidad, con una propuesta normativamente sólida, técnicamente viable y financieramente prudente. Su aprobación legislativa fortalecerá la inclusión social, la equidad territorial y la modernización del sistema nacional de transporte, sin generar distorsiones jurídicas ni económicas para el sector.

VI. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA.

El Proyecto de Ley 9209/2024-CR, con el texto sustitutorio propuesto, plantea la modificación de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, específicamente en lo que respecta a las competencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil (artículo 9, literal c) y a la facultad excepcional del Estado para intervenir en la fijación de tarifas en el transporte aéreo (artículo 84.2). Esta intervención normativa se enmarca en el ámbito del derecho administrativo económico, con incidencia en la regulación de servicios públicos y derechos fundamentales, por lo que debe ser analizada a la luz del principio de legalidad, la estructura normativa sectorial vigente y el bloque de constitucionalidad.

Actualmente, el marco normativo peruano en materia de aeronáutica civil establece que la prestación de servicios de transporte aéreo está sujeta al régimen de economía social de mercado, conforme al artículo 58 de la Constitución, y que las tarifas de dicho servicio se determinan libremente por los operadores, de acuerdo con las condiciones de oferta y demanda (Ley 27261, artículo 84.1). No obstante, el mismo cuerpo normativo reconoce que, **excepcionalmente**, por razones de interés nacional o necesidad pública, el Estado **puede intervenir en la regulación de tarifas mediante Decreto Supremo**, previa aprobación del Consejo de Ministros y sustentado en informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil (artículo

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

84.2). Este marco habilita al legislador a desarrollar los criterios y condiciones bajo los cuales puede activarse dicha intervención, sin desnaturalizar el régimen de libertad económica.

Por otro lado, si bien la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, reconoce el derecho a la accesibilidad universal en todos los entornos, incluyendo el transporte, no regula de manera específica el transporte aéreo. Su reglamento, aprobado por Decreto Supremo 002-2014-MIMP, desarrolla en mayor detalle las condiciones aplicables al transporte terrestre, lo que evidencia un vacío normativo respecto del transporte aéreo en el tratamiento de condiciones de accesibilidad, asistencia técnica y adecuación operativa para personas con discapacidad.

En ese contexto, el texto sustitutorio no introduce un régimen autónomo ni modifica la naturaleza del servicio aéreo, sino que **complementa el marco normativo vigente mediante dos ajustes puntuales**: (i) establece que las regulaciones aeronáuticas deben incorporar estándares de accesibilidad para personas con discapacidad, en concordancia con los compromisos internacionales del Perú; y (ii) señala que, cuando el Estado haga uso de su facultad de fijar tarifas mínimas y máximas, deberá priorizar el acceso a dichas tarifas por parte de poblaciones vulnerables, incluyendo a personas con discapacidad. Ambos cambios se insertan dentro de la arquitectura existente del sistema jurídico aeronáutico, sin alterar su naturaleza liberal ni desbordar las competencias legales del Poder Ejecutivo.

La entrada en vigencia de la norma generará los siguientes efectos jurídicos inmediatos:

1. **Obligación para la Dirección General de Aeronáutica Civil de incorporar regulaciones técnicas sobre accesibilidad** en aeronaves y aeródromos, lo que activará un proceso de adecuación normativa en el marco de sus competencias y bajo los estándares internacionales suscritos por el Perú, como la Resolución A20-21 de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y los manuales técnicos de la OACI.
2. **Reconocimiento legal expreso de la priorización de poblaciones vulnerables en la intervención tarifaria del Estado en el transporte aéreo**, lo que refuerza el principio de igualdad real y focalización del gasto, sin imponer un beneficio automático ni alterar el régimen general de precios.
3. **Mandato al Poder Ejecutivo para adecuar el reglamento sectorial vigente** (Decreto Supremo 050-2001-MTC), a fin de incorporar disposiciones específicas sobre accesibilidad y tarifas diferenciadas para personas con discapacidad en situación de vulnerabilidad, en coordinación con el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

4. **Autorización normativa para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones diseñe mecanismos de subsidio focalizado**, con criterios técnicos y de sostenibilidad fiscal, previa evaluación presupuestal del Ministerio de Economía y Finanzas, en cumplimiento del artículo 79 de la Constitución.

En consecuencia, el texto sustitutorio no crea un nuevo régimen legal, sino que **perfecciona y actualiza el marco normativo existente**, incorporando una dimensión de accesibilidad que ha sido largamente postergada en el ámbito del transporte aéreo, y lo hace de manera compatible con el modelo constitucional económico, la legislación sectorial vigente y las obligaciones internacionales en materia de derechos humanos.

VII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El análisis costo-beneficio permite determinar si las consecuencias derivadas de la aprobación de una norma resultan razonables, proporcionadas y sostenibles en función de los recursos disponibles, el impacto esperado y el principio de eficiencia en la asignación del gasto público. Este enfoque adquiere especial relevancia cuando una iniciativa legislativa, como la que se evalúa en el **Proyecto de Ley 9209/2024-CR**, propone establecer beneficios para una población específica (personas con discapacidad), que pueden tener implicancias presupuestales, técnicas y operativas para el Estado y para los operadores privados regulados.

En su versión original, el proyecto presentaba limitaciones graves desde la perspectiva del análisis costo-beneficio, debido a la ausencia de un estudio de impacto económico, de estimaciones sobre el número de beneficiarios, y de un diseño institucional que permitiera implementar y supervisar el supuesto descuento del 50 % en pasajes aéreos. Además, trasladaba de manera directa la carga económica del beneficio a las empresas privadas, sin prever una fuente de financiamiento público ni un mecanismo de compensación, lo que contravenía el principio de sostenibilidad fiscal y podía vulnerar la libertad de empresa y el régimen de libre competencia.

No obstante, en el texto sustitutorio propuesto, estas observaciones han sido atendidas mediante un rediseño normativo que elimina la imposición tarifaria directa, respeta el régimen económico vigente del transporte aéreo, y **traslada la implementación de tarifas diferenciadas al ámbito de competencia del Poder Ejecutivo**, condicionándola a criterios técnicos, focalización y disponibilidad presupuestaria. En ese marco, el costo de implementación de la norma se vuelve

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

controlable, programable y sujeto a evaluación previa por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, en cumplimiento del artículo 79 de la Constitución.

Desde el punto de vista económico, los costos esperados del texto sustitutorio son **de carácter regulatorio e institucional**, no financieros inmediatos. Inicialmente, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) deberá adecuar sus Regulaciones Aeronáuticas para incorporar estándares de accesibilidad —proceso que forma parte de su función normativa y puede ser asumido con recursos ordinarios—. Adicionalmente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá elaborar propuestas de mecanismos de subsidio focalizado para personas con discapacidad en situación de vulnerabilidad económica, priorizando aquellas con ingresos menores a una Remuneración Mínima Vital (RMV). Dichos mecanismos no imponen por sí mismos un gasto directo, sino que quedarán sujetos a evaluación técnica y programación presupuestal del sector.

Desde el punto de vista social, los beneficios de la norma son significativos. El proyecto contribuirá a **eliminar barreras estructurales** que limitan el ejercicio de derechos fundamentales de más de tres millones de peruanos con discapacidad, particularmente en regiones donde el transporte aéreo representa el único medio para acceder a servicios esenciales de salud, educación o justicia. Asimismo, fomenta la inclusión plena y efectiva de las personas con discapacidad, conforme al mandato del artículo 7 de la Constitución y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ratificada por el Perú. Este impacto social positivo adquiere especial relevancia en un contexto de creciente exigencia ciudadana por políticas públicas inclusivas y de no discriminación.

En el ámbito institucional, la norma también genera beneficios adicionales al fortalecer la rectoría del Estado en el diseño y aplicación de medidas de accesibilidad en el transporte aéreo, actualmente dispersas o ausentes en el marco regulatorio. Asimismo, promueve la coordinación intersectorial entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, lo que permite alinear la política de transporte con los objetivos de inclusión y protección de derechos fundamentales.

Finalmente, en términos de proporcionalidad, el balance entre costos e impactos esperados es razonable. La norma, en su texto sustitutivo, **no impone gastos directos al Estado ni obligaciones inmediatas a los operadores privados**, pero habilita un marco normativo que permitirá, en función de la viabilidad técnica y presupuestal, avanzar en la implementación de medidas que respondan a una necesidad social legítima, con efectos concretos en la mejora de la calidad de vida de una población históricamente excluida.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

En consecuencia, el análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley 9209/2024-CR, en su versión modificada, es favorable. La propuesta representa un uso razonable de la función legislativa para habilitar condiciones normativas de accesibilidad aérea, con un impacto potencial positivo en el ejercicio de derechos de las personas con discapacidad, sin comprometer la sostenibilidad fiscal ni distorsionar el régimen jurídico del sector aeronáutico.

VIII. CONCLUSIÓN

En ese sentido, la Comisión de Mujer y Familia, de conformidad con lo establecido por el literal b) de artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la APROBACION del presente dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR, mediante el cual se propone el siguiente TEXTO SUSTITUTORIO²¹:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE MODIFICA LA LEY 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ, A FIN DE ESTABLECER BENEFICIOS PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

Artículo único. Modificación de los artículos 9 y 84 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú

Se modifican el literal c) del artículo 9 y el párrafo 84.2 del artículo 84 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en los siguientes términos:

"Artículo 9. De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

[...]

- c) Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas, las cuales deben incorporar condiciones de accesibilidad adecuadas para la persona con discapacidad, tanto en las aeronaves como en los aeródromos, así como disposiciones sobre la prestación de la asistencia necesaria para garantizar su autonomía y seguridad en el transporte aéreo;

[...].

²¹ La presidencia de la Comisión de Mujer y Familia anunció durante la sustentación que a la fórmula legal sustitutoria se incorpora los aportes de Técnica Legislativa.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

Artículo 84. De las tarifas y fletes del servicio de transporte aéreo

[...]

- 84.2. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública el Estado, mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tendrá carácter extraordinario y su plazo será determinado en el Decreto Supremo respectivo. Las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil **priorizando el acceso a tarifas diferenciadas para la persona con discapacidad severa y las que requiera inmediata atención médica por encontrarse en riesgo su vida e integridad física**".

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación del Reglamento

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en coordinación con el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, adecúa el Reglamento de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, aprobado por el Decreto Supremo 050-2001-MTC, a las modificaciones dispuestas en la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de su entrada en vigor.

SEGUNDA: Implementación progresiva de tarifas diferenciadas en el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros para la persona con discapacidad

El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), implementa de manera progresiva los mecanismos de subsidio focalizado para garantizar el acceso de la persona con discapacidad a una tarifa diferenciada en el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros, priorizando a aquella cuyo ingreso bruto mensual no supere el equivalente a una remuneración mínima vital (RMV).

Dese cuenta,
Sala de Sesiones del Congreso de la República
Lima, 14 de abril de 2025.

Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 9209/2024-CR mediante el cual se propone, con texto sustitutorio, la "Ley que modifica la Ley 27261, Ley de la Aeronáutica Civil del Perú, a fin de establecer beneficios para las personas con discapacidad en el servicio de transporte aéreo".

[Siguen firmas]



Firmado digitalmente por:
 LIMACHI QUISPE Nieves
 Esmeralda FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 15/04/2025 12:20:59-0500



Firmado digitalmente por:
 PABLO MEDINA Flor Aidee
 FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 15/04/2025 15:58:18-0500



Firmado digitalmente por:
 LIMACHI QUISPE Nieves
 Esmeralda FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 15/04/2025 12:21:07-0500



Firmado digitalmente por:
 TAPE CORONADO Maria
 Elizabeth FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 15/04/2025 16:37:18-0500



Firmado digitalmente por:
 CORDOVA LOBATON Maria
 Jessica FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 16/04/2025 15:41:02-0500



Firmado digitalmente por:
 PORTERO LOPEZ Hilda
 Marleny FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 16/04/2025 10:15:33-0500



Firmado digitalmente por:
 ALCARRAZ AGUERO Yorel
 Kira FAU 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 15/04/2025 12:42:10-0500



Firmado digitalmente por:
 VASQUEZ VELA Lucinda FAU
 20161749126 soft
 Motivo: Soy el autor del documento
 Fecha: 15/04/2025 17:17:38-0500