



Exposición de Motivos de la Ley que declara de interés nacional y necesidad pública la necesidad de la creación de la Línea Aérea de Bandera del Perú

Es de interés nacional la interconexión vía aérea de Regiones y pueblos del Perú en el ámbito nacional y en el internacional la vinculación de nuestro país a través de los Aeropuertos Internacionales que existen o que se puedan construir en todo el territorio nacional para colocar a precios competitivos los productos de exportación de las Regiones en forma directa, con los principales mercados económicos del mundo¹, para lo cual el objetivo nacional que en este proyecto de ley plantea es con la perspectiva de romper el aislamiento de las Regiones y explotar las rutas nacionales e internacionales para que los beneficios económicos en la utilización del espacio aéreo peruano se inviertan y reinviertan en el Perú para lo cual desarrollaremos el problema o asuntos presentados explicando la solución propuesta, cuyos informes técnicos documentados están en los anexos del Libro Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo en donde se desarrolla en la página 198, anexos las premisas en relación a si la Línea Aérea de Bandera opta por utilizar aeronaves Boeing 737-700 (pág. 198 a 362)² y/o Air Bus A319 (Pág 229), el costo preparativo de la Línea Aérea Nacional Pág. 198, el Costo Ground School simulador inicial con 36 copilotos (pág. 200), el costo Ground School mantenimiento con 60 mecánicos, el costo Ground School TCPs, y el costo Groun School SDS (Pág 2001), el ingreso por segmentos en dólares americanos (pág. 202 a 215), el itinerario operativo (Pág 216 a 219), el Cash Flow primer año en dólares americanos (pág. 220 a 221), el Cash Flow segundo año en dólares americanos (pág. 222 a 223), el Costo Anual de entrenamiento y simulador (pág 224), el sueldo del personal administrativo, técnico y de tripulantes (Pág. 225), los costos de servicios

¹ Ver art. Geopolítica de los Aeropuertos del Centro del Perú: Aeródromo Regional de Junín. Julian Palacin Fernández en 34 páginas:

<https://es.scribd.com/document/420592318/Conferencia-Geopolitica-de-Los-Aeropuertos-Del-Centro-Del-Peru-Aerodromo-Regional-de-Junin>

² Ver Libro Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo, autor Julian Palacin Fernández, ediciones www.aeronoticias.com.pe, <https://es.scribd.com/doc/192155127/Linea-Aerea-de-Bandera> en 480 páginas

aeroportuarios (Pág. 226 y 227), el Costo Ground Support en base principal y secundarios por mes y el cálculo de intereses y cuotas de préstamo (pág. 228).

Además se analiza el Plan estratégico con cuadros de la página 259 a la 363, en donde se detalla los objetivos estratégicos y actividades del Proyecto de la Línea Aérea de Bandera del Perú de Bajo Costo³

La geopolítica de la integración es una ciencia intermedia entre la política y la causalidad espacial de los factores geográficos y el entorno físico que se ejerce sobre la organización y comportamiento regional en el ámbito nacional e internacional, que los Estados estructuran en sus relaciones de poder en el contexto internacionales de las Naciones⁴.

En este proyecto de Ley buscamos que a través del espacio aéreo que una línea aérea de bandera de bajo costo designada por el Perú, garantice la integración vía aérea de las Regiones apoyando el comercio exterior y turismo e interconectando nuestro país con los mercados económicos – Comercio Exterior- , políticos, culturales y turísticos del mundo.

En consecuencia, podemos afirmar que la Geopolítica del transporte aéreo peruano es el conjunto de principios que deben gobernar las normas a dictar para garantizar a nuestro mercado la prestación de servicios de transporte aéreo regular y no regular, nacional e internacional Low Cost en razonables condiciones de seguridad, economicidad y eficiencia, eliminando toda practica de dominio aerocomercial que restrinja el crecimiento del mercado.

El Perú titular de la Soberanía en el espacio aéreo peruano, intercambia derechos aerocomerciales con todos los países del mundo bajo el principio de reciprocidad, en consecuencia, la rutas aéreas del Perú traducidas en la venta de billetes de pasajes aéreos nacionales e internacionales, significan para la economía varios miles de millones de dólares anuales que las empresas de aviación peruanas deberían haber

³ Ver Libro Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo, autor Julian Palacin Fernández, ediciones www.aeronoticias.com.pe, <https://es.scribd.com/doc/192155127/Linea-Aerea-de-Bandera> en 480 páginas

⁴ Ver Conferencias: <https://es.scribd.com/document/322849421/GEOPOLITICA-DE-LOS-AEROPUERTOS-DEL-SUR-DEL-PERU-AEROPUERTO-DE-CHINCHERO-docx>,

invertido en los últimos 20 años en el Perú, creando infraestructura aeronáutica, puestos de trabajo al personal aeronáutico peruano y beneficiando a nuestra economía⁵.

Sin embargo, nada de esto ha ocurrido en razón a que en las últimas dos décadas las líneas aéreas que usufructuaron las rutas aéreas internacionales del Perú con facturación y ventas de miles de millones de dólares no invirtieron en el Perú en aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana, simuladores de vuelo, etc, y se desempeñaron como filiales de las líneas aéreas designadas de sus países de origen en donde canalizaron todos sus recursos económico financieros, es decir, explotaron el mercado aerocomercial peruano nacional e internacional pero no dejaron inversiones, que en el caso de Trans American Airlines o Avianca Perú ni siquiera existen aeronaves de nacionalidad y matrícula peruana para responder por la indemnización laboral de los trabajadores aeronáuticos peruanos por el cierre hace algunos meses.

Es importante destacar, que estas empresas de aviación explotaron las rutas del Perú durante más de 20 años con miles de millones de dólares de ingresos por ventas de billetes de pasajes aéreos cuyas utilidades se debieron invertir en el Perú en la medida que nuestras autoridades aeronáuticas competentes hubieran seguido la doctrina que desarrollamos más adelante en relación a que la explotación del espacio aéreo es patrimonio económico de la nación⁶.

La DGAC tenía que exigirles a las empresas de aviación que explotaban las rutas internacionales del Perú y que se desempeñaban supuestamente como peruanas que acrediten capacidad económica financiera, que por lo menos garantizara los beneficios sociales de más de 4 mil trabajadores aeronáuticos peruanos, sin embargo nada de esto ha ocurrido y no se conocen inversiones en aeronaves de matrícula peruana, en simuladores y en infraestructura aeroportuaria, lo que nos debe llevar a una Legislación que nos permita a través de una línea aérea de bandera de bajo costo, competir en el mercado nacional e internacional a través de la explotación preferente de estas rutas internacionales con sentido integrador social de mercado para que los beneficios

⁵ Ver: Los Intereses Nacionales y el Espacio Aéreo: Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República del Perú, Grupo de Seguimiento de Convenios Aéreos firmados por el Perú: Julian Palacin Fernández <https://es.scribd.com/document/255983901/CONFERENCIA-LOS-INTERESES-NACIONALES-DEL-ESPACIO-AEREO-docx>

⁶ **Ver:** Presidente Belaúnde hace 30 años nombró a los Juristas que diseñaron la Política Aérea Internacional del Perú http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=51340:presidente-belaunde-hace-30-anos-nombro-a-los-juristas-que-disenaron-la-politica-aerea-internacional-del-peru&catid=1:1&Itemid=18

económicos de las líneas aéreas peruanas que explotan rutas del Perú se inviertan y se reinviertan dentro del territorio nacional y en beneficio de la economía peruana⁷.

Es por ello que objeto de esta la Ley, declara de interés público y manifiesta conveniencia nacional para la geopolítica de integración y desarrollo del Perú, la creación de una línea aérea de bandera de bajo costo , que explote estas rutas e invierta sus beneficios económicos en el Perú, la misma que será designada por el Estado Peruano, ejerciendo preferentemente los derechos aerocomerciales que intercambia el Perú con simple reciprocidad o a través de convenios bilaterales, actas o memorandas de entendimiento con todos los países del mundo al amparo de los Artículos 60º de la Constitución Política del Perú y de los Art. 4º, párrafos b) y c) y 5 párrafo 5.2, de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú⁸.

El espacio aéreo es patrimonio económico de la Nación y este Principio lo consagró el primer documento de Política Aérea que tuvo el Perú en su historia en la Comisión de Juristas Expertos en Derecho Aéreo, nombrada por el Presidente Fernando Belaunde Terry a través de la Resolución Suprema 0080-83 TC⁹, que presidiera Julian Palacin Fernández e integraran los Juristas Guillermo Velaochaga Miranda, Alfredo Gildemeister Martínez y Gonzalo Torres Hernández en Setiembre de 1983 y que sirviera para solucionar el impase aéreo en la relación aérea bilateral en esa época con los Estados Unidos de Norteamérica, es decir, sin en estas 4 décadas hubiéramos entendido que los beneficios de explotación del espacio aéreo peruano deben invertirse en la economía peruana hubiéramos seguido una hoja de ruta aeropolítica que ya otros países han transitado y nuestro parque aéreo tendría, no 80 sino más de mil aeronaves civiles, de matrícula y nacionalidad peruana, comprometidas con la integración e

⁷ Ver documento remitido por el SIPTRA Sindicato de Pilotos de AVIANCA PERU del 3 de Setiembre del 2019 sobre la relación aérea bilateral con Colombia, la interpretación jurídica del artículo 82 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y la pretendida nulidad del Memorándum de entendimiento Aéreo Perú Colombia, en perjuicio de mil trabajadores de AVIANCA PERU, en base al Informe Jurídico del Estudio Julian Palacin Fernández especializado en la Aviación.

http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=60939:sindicato-de-pilotos-de-avianca-peru-siptra-dice-que-decision-del-mtc-pone-en-peligro-los-puestos-de-trabajo-de-mas-de-1000-familias-peruanas-&catid=1:1&Itemid=18,

<https://es.scribd.com/document/424319879/Carta-del-Sindicato-SIPTRA-Avianca-Peru-a-La-Ministra-de-Transportes-Maria-Jara-Risco>

⁸ Ver Informe del Abogado Julian Palacin Fernández al Viceministro de Relaciones Exteriores Nestor Popolicio Vardales del 22/08/2016 en 88 páginas, pág. 26.

⁹ **Ibid**

interconexión aérea de las Regiones, en apoyo a los desastres naturales, pandemias, emergencias nacionales, transportes de medicinas y vacunas etc.¹⁰

El transporte aéreo, después de la energía atómica, es una de las actividades más reguladas del mundo y la orientación política sobre esta actividad tiene un factor fundamental en la vida en sociedad, no solo por la elaboración de normas de interés público, sino también por las decisiones de las autoridades competentes, en este caso el Ministerio de Transportes y en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en la consecución de los objetivos de la política aérea del Perú en la búsqueda de nuestro desarrollo económico¹¹.

El titular de los derechos aerocomerciales en la explotación del espacio aéreo peruano es el Estado, quien a través de sus autoridades competentes, otorga los permisos de operaciones en la explotación de las rutas nacionales e internacionales a las líneas aéreas que puedan tener capital privado, estatal o mixto, en consecuencia, este Proyecto de Ley busca que el Perú tenga una línea aérea de bandera de bajo costo mixta, que garantice los grandes objetivos económicos nacionales en la explotación del espacio aéreo y que en este ámbito podamos ejercer la Soberanía Aérea a través de que su explotación económica originando inversiones reales en el Perú, revirtiendo el fracaso de las empresas de aviación virtuales que en las 2 últimas décadas no han dejado inversiones en el Perú.

La Soberanía Nacional, en sentido vertical, da nacimiento del concepto de Estado volumen, en contraposición al clásico estado superficie, y este Principio responde al tipo de organización política que denominamos Estado Soberano, por lo que el reconocimiento del Derecho Internacional de la Soberanía de los Estados, sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, nos conduce al tema de la relación entre el ejercicio del poder soberano y su sujeción al Derecho Internacional, en consecuencia el mercado aerocomercial peruano se ha venido desarrollado Aeropolíticamente hablando con posiciones de dominio en la explotación de las rutas que este proyecto aplicando el

¹⁰ Ver Informe Los intereses nacionales y el espacio aéreo, Julian Palacin Fernández, Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República, Grupo de trabajo de seguimiento de convenidos aéreos 13/02/2015 e Informe oral, <https://www.youtube.com/watch?v=cMbgXFNkf6c>

¹¹ El Perú necesita una política aérea instrumentada por una línea de bandera de bajo costo, que garantice la interconexión directa de las Regiones vía aérea con los mercados de Comercio Exterior del mundo para eliminar los sobre costos que significa depender de Lima y las altas tarifas del Concesionario Lima Airport Partners del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez:

principio de soberanía busca equilibrar para liberalizarlo más generando además más competencia¹².

El ámbito territorial está integrado por los espacios terrestres, marítimos y aéreos, en donde el Estado ejerce su Soberanía, competencia y jurisdicción, sujeta al Derecho Internacional convencional, lo que nos debe llevar a analizar que en el intercambio de derechos aerocomerciales el Estado otorgaba sin reciprocidad segmentos de quinta libertad a países limítrofes cuyas líneas aéreas designadas tenían filiales en el Perú, es decir, el desarrollo del mercado aerocomercial durante 10 o 20 años y el cierre de sus filiales peruanas con el efecto de desempleo de miles de trabajadores aeronáuticos peruanos, no afectó su mercado de origen y esto es lo que debe reordenarse con criterio de equidad en la preferencia de los derechos de tráfico de las rutas del Perú como lo hacen los países con sus líneas aéreas designadas o de bandera, para que éstas como sucede en otros países además de prestar un servicio público de transporte aéreo inviertan en sus Estados nacionales¹³.

Los Estados a través de sus autoridades de Aeronáutica Civil, luego de un procedimiento administrativo conceden permisos de operaciones a las líneas aéreas y estas ejercen vía designación el ejercicio concreto de los derechos de tráfico y en algunos casos, tienen la preferencia y los derechos aerocomerciales de un país a nivel internacional, lo cual constituye un compromiso con la Política Aérea tanto nacional, como internacional del Estado. Existen varias acepciones en relación a las llamadas

¹² **Ver Conferencia Magistral de** Julián Palacin sobre la Aviación Comercial y el Desarrollo Sostenible Académica Diplomática Javier Pérez de Cuellar del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

https://www.youtube.com/watch?list=UUdwXPQZHgJ2eJtbCQFO70IA&time_continue=37&v=VUM2_Rv-f1A&feature=emb_title.

¹³ Uno de los problemas de acceso al mercado peruano es la Certificación de Aeronaves que pueden pasar por largos periodos de paralización en tierra con millones de dólares en pérdidas para la industria aérea, lo que exige en análisis jurídico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 que con sabiduría en su artículo 33 reconoce los Certificados y Licencias (los Certificados de Aeronavegabilidad, Certificados Aptitud y las Licencias expedidas o convalidadas por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos en los demás Estados Contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo a los cuales se hayan expedido o convalidado dichos Certificados o Licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación al presente Convenio. Ver libro LA OACI y la CLAC en el Desarrollo del Transporte Aéreo en la Región: Julián Palacin Fernández pág. 536 editado por la Comisión Interamericana de Juristas expertos en Derecho Aéreo y Espacial CIJEDAE, Libro en homenaje al Cincuentenario de la OACI – Lima 1944. http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=22363:en-el-dia-de-la-aviacion-civil-internacional-recuerdan-libro-del-peru-al-cincuentenario-de-la-oaci&catid=1:1&Itemid, http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=52666:el-peru-publico-libro-de-derecho-aereo-en-homenaje-a-la-oaci&catid=1:1&Itemid=18

líneas aéreas de bandera, estas tienen que ser nacionales con capital peruano, y o mixto es decir parte extranjero pudiéndose considerar una asociación público privada con una línea aérea extranjera, lo importante es el compromiso social y económico con el país a cambio de la preferencia en la explotación de las rutas internacionales del Perú¹⁴.

Es por ello que en la construcción de este proyecto, debemos tener en cuenta que el Estado Peruano es el titular de los derechos aerocomerciales y que es a través de sus autoridades competentes, en este caso la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que se deben otorgar los permisos de operaciones de las líneas aéreas de capital privado estatal o mixto, con la finalidad de alcanzar los objetivos nacionales que tienen que estar encaminados a la popularización de los servicios de transporte aéreo para el alcance de las grandes mayorías en el modelo Low Cost¹⁵.

Internacionalmente, los servicios de transporte aéreo en las últimas décadas han sufrido un cambio gracias a la evolución del pensamiento gubernamental de los Estados. Muchas aerolíneas llamadas líneas aéreas de bandera, han sido privatizadas y el mercado aerocomercial se ha liberalizado. Esto ha provocado la aparición de líneas aéreas alternativas a las tradicionales en todo el mundo y algunos países por interés público han decidido apoyar a sus líneas aéreas de bandera como el caso de Lufthansa¹⁶ en Alemania.

Creemos, que la línea aérea de bandera del Perú promovida por el Estado a través de esta Ley y manejada por el sector privado, puede ofrecer un servicio que permita

¹⁴ La creación de la Línea Aérea de Bandera por Ley del Congreso del Perú debe garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944, especialmente en el reconocimiento de Certificados de Aeronavegabilidad y Certificaciones de Aeronaves realizadas por otros países ya que en la práctica se han creado candados en las RAPs de la DGAC para que los nuevos inversionistas nacionales o extranjeros pasen por larguísimos procesos de certificación con sobrecostos económicos exorbitantes muchas veces innecesarios si se reconocen y convalidan los documentos públicos expedidos por países miembros de la OACI. En el Perú muchas líneas aéreas han quebrado porque las reglamentaciones RAPs de la DGAC están hechas para que las aeronaves que llegan al país estén paralizadas en tierra varios meses con millones de dólares en pérdidas en procedimientos que nunca se les habría aplicado a las Mega Empresas Internacionales que operan como peruanas en el mercado, y que no invierten en el Perú y que tienen una posición cuasi monopólica.

¹⁵ **Ver: Bases** para lograr una low-cost en la Amazonía Peruana" en el Congreso de la República <https://www.youtube.com/watch?v=YgEmtW-CRxM>

¹⁶ Ver: <https://elpais.com/economia/2020-05-21/lufthansa-negocia-con-el-gobierno-aleman-un-rescate-de-9000-millones.html>

satisfacer la necesidad de millones de personas de ser transportadas de un lugar a otro al mejor precio Low Cost sin tener que pagar servicios adicionales que no generan valor para ellos¹⁷.

Si a esta perspectiva, la nutrimos de los principios del fenómeno económico de bajo costo Low Cost y comenzamos a hablar de la línea aérea de bandera de bajo costo del Perú, nos enrolamos en el modelo de negocio que requiere un profundo cambio en el pensamiento ya trabajado por la doctrina peruana de Derecho Aéreo internacional de que las aeronaves están hechas para surcar en los cielos y no para reposar en los hangares¹⁸. El concepto de Low Cost surgió en los Estados Unidos, luego se extendió a Europa a principios de los noventa y de ahí al resto del mundo. Originalmente, el término era empleado dentro de la industria aérea para referirse a compañías con costo de operación bajos o menores a los de la competencia, a través de los medios de comunicación de masas su significado varió y ahora define a cualquier aerolínea en la que se requiere poca inversión y que da servicios seguros, eficientes y económicos, que en el Perú mereció el libro “Línea Aérea de Bandera de Bajo Costo¹⁹” Ediciones: www.aeronoticias.com.pe²⁰; que desarrolla el Bussines plan que puede seguir un país para seguir este objetivo, en cuatrocientas ochenta páginas en donde se estudia las aerolíneas de bandera, los ratios económicos de las empresas del sector transporte aéreo, las aerolíneas Low Cost, el plan estratégico de la aerolínea de bandera de bajo costo en el Perú, el diagnóstico del entorno y las ventajas y desventajas de una línea aérea de bajo costo en el Perú que se anexa a esta exposición de motivos.

¹⁷ El crecimiento del Mercado Aero Comercial Peruano y lograr inversión nacional y extranjera a Líneas Aéreas Peruanas y a la Línea Aérea de Bandera del Perú dependerá de si los gobiernos se atreverán a exigir el cumplimiento de los Instrumentos Internacionales de Aviación que obligan al Perú, especialmente lo referido al Art. 33º del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, sobre reconocimientos de Certificados de Aeronavegabilidad y Licencias expedidos por los Estados contratantes de la OACI que evitarán millonarias pérdidas para inversionistas nacionales y extranjeros que quieran certificar Aeronaves en el Perú.

¹⁸ En el Perú a empresas de aviación que han importado aeronaves la DGAC las ha tenido paralizadas varios meses en los llamados Procesos de Certificación que significan pérdidas en 20 años de sumas multimillonarias. Nosotros consideramos que el Perú puede evitar estos daños interpretando jurídicamente el artículo 33 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 suscrito y ratificado por el Perú y 191 países del mundo que reconocen los Certificados y Licencias expedidos por un país extranjero. Lo interesante es que más adelante la Comisión de Transportes del Congreso investigue si las empresas de países limítrofes que en 20 años han dominado el mercado como si fueran peruanas, pasaron varios meses en tierra en cada una de sus aeronaves por estos Procesos de Certificación.

¹⁹ Ver: <https://es.scribd.com/doc/192155127/Linea-Aerea-de-Bandera>

²⁰ Ver: <https://es.scribd.com/doc/192155127/Linea-Aerea-de-Bandera>

El objetivo de la Ley se orienta al interés público y a la conveniencia nacional en la búsqueda de una geopolítica histórica en el contexto internacional de los países sudamericanos que nos permita aerocomercialmente hablando dejar de depender de los países vecinos que manejan a través de sus líneas aéreas designadas o de bandera el 90 por ciento del mercado del transporte aéreo peruano y generar un mercado más abierto y de mayor competencia que permita abaratar los pasajes aéreos y llegar a mercados de pasajeros que usan el modo terrestre nacional y transfronterizo.

El artículo 60 de la constitución política del Perú establece que el Estado facilita y vigila la libre competencia, sin embargo en el mercado peruano existen hace más de una década una posición de dominio o cuasi monopólica en líneas aéreas que ha generado ingresos sin inversiones reales y efectivas que se va a equilibrar con la presencia en el mercado de la línea aérea de bandera del Perú y este principio es aplicable al ámbito aeroportuario en donde no se puede sostener la hipoteca de esas cláusulas contractuales de monopolios territoriales que gestó **Proinversión** que afectan la libre competencia aeroportuaria y el crecimiento económico del mercado. Por ello el modelo requiere de la operación de aeródromos Low Cost que hubieran existido antes de la firma de los contratos de concesión de aeropuertos²¹.

La Línea Aérea de Bandera del Perú tiene como denominación social ALPERU, cuya denominación abreviada es APERU S.A.C y el Régimen Legal Perú de la Línea Aérea de Bandera será es una empresa pública -privada- dentro del marco de la legislación que regula la actividad empresarial de las Regiones, organizada como Sociedad Anónima Cerrada en la que los Gobiernos Regionales ostentan la propiedad del 35% de las acciones y el 65% será inversión privada nacional y/o extranjera, de conformidad a la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 y su Reglamento, es decir se busca que el sector privado dirija y gerencie la línea aérea de bandera del Perú, eliminando viejas prácticas estatales de las administraciones y fracasos como el de AEROPERU.

²¹ La Línea Aérea de Bajo Costo del Perú debería operar desde el Aeródromo Las Palmas en Surco, en razón a que el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que obliga al Estado a no autorizar la operación de un nuevo Aeropuerto dentro de los 150Km que además es anticonstitucional jurídicamente el Aeródromo Las Palmas de Surco no es un nuevo Aeropuerto, es un viejo aeropuerto que ya recibía vuelos internacionales en la década de los 60 y debería ser habilitado para vuelos nacionales e internacionales que descongestionen nuestro primer terminal aéreo y nos permitan tarifas Low Cost para que los millones de pasajeros que usan el transporte terrestre puedan transportarse vía aérea con tarifas Low Cost en todo el territorio nacional.

Se ha previsto que Las actividades de ALPERU se rigen por las normas especiales contenidas en la presente Ley, su Estatuto Social, el Decreto Legislativo N° 1031, en cuanto le sea aplicable y supletoriamente la Ley General de Sociedades y por la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. Asimismo, es de aplicación el Régimen de Asociación Público -Privadas- regulado por el Decreto Legislativo N° 1012, con excepción del título IV y que la situación laboral de sus trabajadores se rigen por el Régimen de la Actividad Privada²².

En relación a Los ingresos, utilidades, donaciones y recursos de APERU S.A.C., de cualquier naturaleza, son intangibles y deben ser usados exclusivamente para su objeto social de la prestación de servicios de transporte aéreo, seguros, eficientes y económicos de bajo costo, en el servicio regular y no regular de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros y carga.

El Objeto Social considera

1. La prestación de servicio de transporte aéreo de bajo costo de pasajeros y carga en rutas nacionales e internacionales, asegurando la conectividad entre pueblos y regiones dentro del territorio nacional y con los mercados internacionales del mundo, promoviendo e integrando el desarrollo del Perú.
2. Promover la prestación de los servicios de transporte aéreo en un mercado aerocomercial abierto y de libre competencia, en donde se presten servicios de transporte aéreo seguros, eficientes y económicos de bajo costo, con tarifas aéreas competitivas que faciliten la integración interna del Perú y la interconexión con los principales mercados económicos del mundo.
3. Promover la imagen del Perú en el mercado turístico nacional e internacional, para lo cual firmará convenios de colaboración interempresarial con las líneas aéreas de otros países para abrir el mercado peruano a todas las líneas aéreas internacionales y las Low Cost del mundo, para que haya más competencia que permita aumentar el turismo receptivo y el turismo interno.
4. Apoyar con servicios aéreos las emergencias sanitarias, desastres naturales, conflicto exterior y otros como línea aérea designada y reserva aérea nacional.

²² En el Congreso de la República se presentaron en el año 2008 y 2009 los Proyectos de Ley 3137/2008-CR y 3119/2009-CR que propusieron la Línea Aérea de Bandera del Perú y hoy nos damos cuenta que los países que tienen línea aérea de bandera, utilizaron sus aeronaves con celeridad, economicidad y eficiencia trayendo insumos médicos de China y otros países para combatir el COVID-19.

5. Garantizar la integración del territorio nacional mediante la prestación de servicios de transporte aéreo en rutas troncales y subsidiarias, para lo cual firmará alianzas estratégicas con líneas aéreas internacionales que quieran asociarse al desarrollo del mercado aerocomercial y turístico peruano. **En relación a la Soberanía como poder jurídico del Estado se establece este principio en relación a las normas constitucionales y nacionales basadas en el principio de reciprocidad expresando que** el Estado peruano ejerce Soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, hasta el límite de 200 (doscientas) millas, de conformidad con la Constitución Política del Perú, en consecuencia, los tratados aprobados por el Congreso o celebrados por el Presidente de la República de conformidad al Art. 56 y 57 de la Constitución o las actas o memorandas entre autoridades de Aeronáutica Civil firmadas por la DGAC, de conformidad al Art. 82 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que para entrar en vigencia requieren de la ratificación del Ministro de Transportes deberán intercambiar derechos aerocomerciales con los países del mundo, de conformidad al Art. 98 de la Ley 27261.
6. Operar Aeródromos y Aeropuertos que hubieran sido construidos antes de la firma de los Contratos de Concesión de Aeropuertos para desarrollar la infraestructura aeroportuaria de bajo costo que requiere este modelo (Low Cost) y que se usa en varios países del mundo²³.

En relación a la Soberanía completa y exclusiva que ejerce el Estado Peruano sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente hasta el Límite de las 200 (doscientas millas) de conformidad con la Constitución Política del Perú se precisa el tipo de tratados que celebra el Estado aprobados por el Congreso antes de sus ratificación por el Presidente en temas de Soberanía, los celebrados o ratificados o adheridos a este por el Presidente sin el requisito de

²³ El modelo de operación Low Cost requiere una infraestructura Low Cost, por ello sostenemos por ejemplo, que el nuevo terminal aéreo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conserve el actual para que se convierte en Low Cost y en forma similar con el Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cuzco, el Aeropuerto Alejandro Velasco Astete pueda mantenerse como Low Cost, es decir se trata de dos segmentos del mercado; en el caso de Lima creemos que se debe impulsar para el 2030 el Aeropuerto Internacional Low Cost de la Isla San Lorenzo y por citar un ejemplo, tenemos que tener en cuenta en la Geopolítica aeroportuaria el Norte el País el Aeropuerto Low Cost de Pacasmayo en el Departamento La Libertad que puede colocar su agroexportación de Chavimochic directamente en los mercados internacionales, sin depender de su transporte del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. <https://es.scribd.com/document/427437545/Programa-de-la-Conferencia-de-la-Construccion-de-u-Aeropuerto-Internacional-Privado-en-Pacasmayo-La-Libertad>

la aprobación previa del Congreso en materias que no son de Soberanía, dando luego cuenta al Congreso y los actos administrativos memorandas o Actas de Entendimiento entre autoridades de Aeronáutica Civil ratificados por el Ministerio de Transporte que están referidos al intercambio de derechos de tráfico bajo el principio de reciprocidad por los países del mundo.

Los Derechos Aerocomerciales son las facultades que los Estados se otorgan para embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en sus respectivos territorios y se faculta a la creada línea aérea de bandera con el privilegio de la preferencia de los derechos de tráfico del Perú, a firmar convenios de colaboración aeronáutica interempresarial con líneas aéreas nacionales y extranjeras, especialmente en contratos de intercambio y fletamento de aeronaves, leasing y demás para liberalizar más el mercado y que crezca la competencia especialmente en los servicios de y hacia Perú Low Cost.

APERU ejercerá la preferencia de los derechos de tráfico del Perú a nivel internacional y podrá realizar convenios de colaboración interempresarial con líneas aéreas nacionales e internacionales, con la finalidad de abrir más el mercado aerocomercial peruano y lograr una mayor competencia y sobre todo que el Perú tenga una presencia creciente en el mercado Low Cost aerocomercial a nivel mundial.

La designación de rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales nacionales e internacionales a favor de **APERU**, no significa un monopolio ni exclusividad y se ejecutará en reciprocidad real y efectiva y con países limítrofes sólo en terceras y cuartas libertades, lo que significa una posición de equidad y no de monopolio en las rutas internacionales del Perú para todas las líneas aéreas como actores del mercado con la preferencia de los derechos de tráfico del Perú en cumplimiento al principio constitucional de libre competencia para que en el mercado no haya posiciones de dominio, monopolios u oligopolios en materia aerocomercial²⁴.

²⁴ La Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú al firmar Memorándum de entendimiento con Chile en el 2007 y 2011 con la ratificación de los Ministros de Transporte de la época y con Colombia en el 2019 sin la ratificación del Ministro de Transportes habrían incurrido en una interpretación anticonstitucional e los artículos 56º y 57º de la Constitución al realizar actos administrativos nulos, de conformidad al artículo 10 inciso 1 de la Ley 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General ya que desaparecieron el principio de reciprocidad a favor de Chile y Colombia y en perjuicio del Perú, creando las condiciones para que 4 mil trabajadores peruanos entre pilotos y tripulantes auxiliares de cabina, mecánicos y personal administrativo se

La Igualdad de tratamiento significa que el Estado peruano dará un trato justo e igualitario a la línea aérea de bandera del Perú en relación a sus competidores.

Las líneas aéreas nacionales y extranjeras tienen garantizadas de acuerdo a los principios constitucionales de libre competencia el acceso a nuestro mercado, y la igualdad de trato empresarial, correspondiendo a APERU el mismo Régimen Tributario, de incentivos, garantías, seguridades y demás condiciones otorgadas a las empresas con la precisión de la preferencia real y efectiva en el ejercicio de los derechos de tráfico del Perú a nivel internacional.

El principio de Autonomía busca que el manejo empresarial del Directorio sea respetando la seguridad, eficiencia y economicidad de las operaciones aéreas es por ello que APERU actúa con autonomía administrativa, técnica, económica y financiera de acuerdo con la Política Aérea del Perú, sus objetivos, metas y estrategias que debe ejecutar el Directorio; que puede realizar y celebrar toda clase de actos y contratos para el cumplimiento del bien social, de acuerdo a lo dispuesto por la presente Ley, su Estatuto social, Reglamentos internos y acuerdo de su Directorio y se encuentra sujeta a las normas del sistema nacional de control cuando corresponda.

Sus operaciones de Comercio Exterior se regirán por los usos y costumbres del comercio internacional y las normas de derecho internacional generalmente aceptadas y además APERU estará excluida del ámbito de competencia del sistema nacional de inversión pública -SNIP- y del correspondiente al Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado CONSUCODE, para las adquisiciones de orden productivo y operativo, y del Fondo Nacional de la Actividad del Estado FONAFE.

El plazo de duración de APERU es indefinido y solo podrá ser disuelto por Ley expresa en el que se señalará el proceso para su liquidación.

quedaran sin sus puestos de trabajo ante el cierre de Avianca Perú (antes Trans American Airlines) y la reducción del personal de LAN PERU.

El capital inicial de APERU será de 75 millones de dólares, repartido en 75 acciones de 1 millón de dólares cada una, que serán suscritas y pagadas por las 25 Regiones del Perú a través del Ministerio de Economía y Finanzas.

Este aporte de capital inicial será el 35% de las acciones y las Regiones serán titulares de 3 acciones del referido valor por cada una, y el capital privado nacional y extranjero podrá suscribir y pagar vía aumento de capital hasta el 65% restante.

El objetivo es la participación privada y/o de un Socio Nacional o Internacional que pueda suscribir hasta el 65% del capital social, de la siguiente forma:

- a) Los Gobiernos Regiones no menos del 35% del capital social
- b) La inversión nacional y extranjera hasta el 65% del capital social

Las acciones podrán ser listadas en la Bolsa de Valores de Lima y en las Bolsas Internacionales.

El capital de APERU, así como los futuros aumentos son cubiertos con los siguientes recursos de aumento de capital social:

- a) Los excedentes de revaluación de los activos fijos, capitalizados con arreglo a Ley.
- b) El valor de los bienes que le sean legados o donados, previa aceptación y valorización de acuerdo a Ley.
- c) Los bienes muebles e inmuebles del Pronabi por 10 años, que reclame el Directorio de APERU desde la promulgación de la presente Ley.
- d) La capitalización de utilidades que genere en cada ejercicio fiscal con fines de reinversión en la proporción que determine el Directorio.
- e) El 20% de los recursos no invertidos por las Regiones y que serán asignados en el presupuesto del sector público por cuenta de los Gobiernos Regionales que se invertirán en las rutas a servir a esas Regiones, especialmente a las zonas más aisladas del país.
- f) El valor de los bienes y/o recursos que le adjudique el Estado o le transfieran otras entidades por cuenta de los Gobiernos Regionales.

El aumento de capital con los recursos referidos en los literales d) y e) precedentes, beneficia exclusivamente para incrementar la participación de las Regiones en partes iguales, salvo disposición distinta del Estado.

Los Funcionarios Regionales, Directores y los familiares en cuarto grado de consanguinidad están impedidos de trabajar y/o de contratar directa o indirectamente la prestación de servicios con APERU o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en los que los Directores fuesen Socios, Asociados o Empleados o tuviesen conflicto de intereses relacionados con APERU S.A.C.

La organización, dirección y administración de **APERU** compete a la Junta General de Accionistas, al Directorio y al Gerente General.

La Junta General de Accionistas se constituye en el órgano de la empresa que tiene por finalidad informar al Directorio las necesidades Regionales de servicio de transporte aéreo e infraestructura aeroportuaria.

La Junta General de Accionistas podrá aprobar y modificar los Estatutos con las instrucciones y/o autorización del Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El Directorio de **APERU** está constituido por 7 Miembros, que se designarán en proporción al capital suscrito y pagado.

Tres Miembros designará el Estado y cuatro Miembros el sector privado, de acuerdo al capital suscrito y pagado.

Los miembros del Directorio de A PERU, tendrán que tener trayectoria nacional e internacional en Aviación reconocida y acreditar además con el Título Universitario y Colegiatura vigente, amplia experiencia en Aviación Civil, Derecho Aéreo, Política Aérea, Infraestructura Aeroportuaria, Ingeniería Aeronáutica o Administración de empresas aéreas, y 3 serán nombrados por el término de 5 años por el presidente de la República y con la firma del Ministro de Transportes y Comunicaciones. Este expertise es muy importante para no repetir los errores del Estado en su rol empresarial en la Corporación Privada de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC y en la empresa de Transporte Aéreo del Perú Aero Perú, en donde muchas veces se elegían Directores que su experiencia en el sector muchas veces era porque habían sido pasajeros y que afecta el interés público y la seguridad en el control de Tránsito aéreo o en las operaciones aerocomerciales por un manejo deficiente de estas empresas del Estado.

La no elección o reemplazo de los Directores que deben ser designados por los representantes del capital privado aportado, no afecta el cuórum del Directorio ni limita sus funciones.

El Presidente de la República con el voto del Ministro de Transportes puede remover a cualquiera de los 3 Directores del sector público por el incumplimiento de los objetivos de Política aérea anual o falta grave. En estos casos, los reemplazantes serán designados con los requisitos exigidos para el cargo, para completar el periodo correspondiente a los que fuesen removidos del cargo.

No pueden ser Miembros del Directorio los incursos en las causales previstas en el Art. 161 de la Ley General de Sociedades, con excepción de la contenida en el inciso 4 de dicho Artículo.

Los Directores están impedidos de realizar gestiones comerciales y de contratar directa o indirectamente la prestación de servicios no personales para A PERU S.A.C. o para las empresas en las que aquella tenga participación accionaria. Tal limitación alcanza a las empresas en las que los Directores fueron socios, asociados o empleados o tuviesen conflicto de intereses relacionado al objeto social de APERU S.A.C.

El Gerente General es designado por el Directorio. Actúa ejerciendo la representación legal de la empresa, desempeñando las funciones y atribuciones de acuerdo a la Ley General de Sociedades, a tiempo completo. Su designación recae en un profesional con probada capacidad y experiencia en el rubro de la empresa y debe reunir similares condiciones profesionales que se le exige a los Directores y experiencia en empresas de Aviación, y/o de Aeropuertos.

El estatuto de APERU S.A.C. define las atribuciones, obligaciones y responsabilidades del Directorio y consigna las disposiciones referidas a la estructura de la organización, dirección y administración de la empresa que no han sido consideradas en la presente Ley.

El ejercicio económico de A PERU S.A.C. se inicia el 1 de Enero y concluye el 31 de Diciembre de cada año.

APERU S.A.C. formula y ejecuta su presupuesto por programas de conformidad con los conceptos generales que se aplican normalmente al presupuesto de empresas; asimismo, formula sus estados financieros atendiendo a las características y peculiaridades de sus actividades, rigiéndose por las disposiciones contenidas en la presente Ley y su estatuto y en su planificación anual tendrá que presentar al Ministro

de Transportes y Comunicaciones la red de rutas troncales y subsidiarias que servirá directamente o en convenios de colaboración interempresarial para satisfacer las necesidades de integración, Comercio y Turismo de las Regiones del Perú.

A propuesta del Directorio, la Junta General de Accionistas aprobará la aplicación de las utilidades netas distribuidas de la empresa, en proyectos de inversión para la modernización y desarrollo en concordancia con las políticas aprobadas por el Directorio y normas pertinentes de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y en ningún caso FONAFE ni ninguna entidad del Estado podrá ordenarle que revierta las utilidades al tesoro público; es decir, se tiene que tener claro que no se puede repetir lo que ha venido pasando en la Corporación Peruana de Aeropuertos de Aviación Comercial CORPAC en donde FONAFE le exigía la reversión de las utilidades al Estado, mientras se cofinanciaban las inversiones de las empresas privadas concesionarias de Aeropuertos de provincias, lo que es una contradicción máxime si en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez concesionado a Lima Airport Partners ha significado al Ministerio de Transporte y Comunicaciones el cobro del 46.51% de la Concesión que en 20 años superarían ingresos de Dos Mil Millones de Dólares, que se hubieran podido invertir en la infraestructura aeroportuaria de las Regiones y de Aeropuertos desactivados como por ejemplo el aeródromo de Pacasmayo, el Valor y otros; en consecuencia debería ser un principio rector del sector Transportes y Comunicaciones que lo produce la Aviación Civil se invierta en Infraestructura Aeroportuaria y en la Línea Aérea de Bandera del Perú y se activen los Aeródromos Regionales abandonados que ha aislado más a los pueblos y Regiones del Perú y que ahora tienen una oportunidad a través de la Línea Aérea de Bandera de bajo costo que necesitará de esa infraestructura aeroportuaria con visión de futuro para romper el aislamiento de los pueblos olvidados del Perú.

DISPOSICIONES FINALES

En relación a las disposiciones finales

La designación del Directorio de APERU S.A.C. se realiza dentro de los treinta (30) días siguientes a la promulgación de la presente Ley.

En relación al capital inicial, su aumento será determinado, por el MTC previo estudio técnico de expertos designados, previa coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y FONAFE dentro de los 90 días de publicada la presente Ley.

No se encontrará dentro del ámbito de FONAFE y CONSUCODE y se desempeñará bajo el ámbito privado.

AEROLINEAS DE BANDERA EN EL MUNDO

Estas fueron o son las que se las puede considerar aerolínea de bandera de los diferentes países²⁵ (Fuente www.xixerone.com):

País	Aerolínea
Afganistán	Ariana Afghan Airlines
Alemania	Lufthansa
Angola	TAAG Angola Airlines
Arabia Saudita	Saudi Arabian Airlines
Argelia	Air Algérie
Argentina	Aerolíneas Argentinas
Armenia	Armavia
Australia	Qantas
Austria	Austrian Airlines
Azerbaiyán	Azerbaijan Airlines
Bahrein	Gulf Air
Bangladesh	Biman Bangladesh Airlines
Belarús	Belavia
Bélgica	Brussels Airlines
Bolivia	Boliviana de Aviación
Bosnia y Herzegovina	B&H Airlines
Botswana	Air Botswana
Brasil	Tam ahora LATAM Brasil
Brunei	Royal Brunei Airlines
Bulgaria	Bulgaria Air
Burkina Faso	Air Burkina
Burundi	Air Burundi
Bután	Druk Air
Cabo Verde	TACV
Camboya	Cambodia Angkor Air
Camerún	Camair-Co
Canadá	Air Canada

²⁵ Ver Fuente: <https://www.nlarenas.com/2017/09/aerolinea-de-bandera/>

Chad	Toumaï Air Tchad
Chile	LAN Airlines ahora LATAM Chile
China	Air China
Chipre	Cyprus Airways
Ciudad del Vaticano	Alitalia
Colombia	Avianca
Corea del Norte	Air Koryo
Corea del Sur	Korean Air
Costa de Marfil	Air Ivoire
Costa Rica	Lacsa
Croacia	Croatia Airlines
Cuba	Cubana de Aviación
Dinamarca	Scandinavian Airlines
Ecuador	TAME
Egipto	EgyptAir
Emiratos Árabes Unidos	Etihad Airways
Eritrea	Eritrean Airlines
Eslovenia	Adria Airways
España	Iberia
Estonia	Estonian Air
Etiopía	Ethiopian Airlines
Filipinas	Philippine Airlines
Finlandia	Finnair
Fiyi	Air Pacific
Francia	Air France
Georgia	Georgian Airways
Grecia	Olympic Airlines
Groenlandia	Air Greenland
Guinea Ecuatorial	Ceiba Intercontinental
Haití	Tortug' Air
Hong Kong	Cathay Pacific
India	Air India
Indonesia	Garuda Indonesia
Irán	Iran Air
Irlanda	Aer Lingus

Islandia	Icelandair
Israel	El Al
Italia	Alitalia
Jamaica	Air Jamaica
Japón	Japan Airlines
Jordania	Royal Jordanian
Kazajstán	Air Astana
Kenia	Kenya Airways
Kiribati	Air Kiribati
Kuwait	Kuwait Airways
la República Checa	Czech Airlines
Laos	Lao Airlines
las Bahamas	Bahamasair
Letonia	Air Baltic
Líbano	Middle East Airlines
Libia	Libyan Airlines
Luxemburgo	Luxair
Macau	Air Macau
Madagascar	Air Madagascar
Malasia	Malaysia Airlines
Malawi	Air Malawi
Maldivas	Maldivian
Malta	Air Malta
Marruecos	Royal Air Maroc
Mauricio	Air Mauritius
Mauritania	Mauritania Airlines International
México	Aeroméxico
Moldova	Air Moldova
Mongolia	MIAT Mongolian Airlines
Mozambique	LAM Mozambique Airlines
Myanmar	Myanma Airways
Namibia	Air Namibia
Nepal	Nepal Airlines
Nigeria	Air Nigeria
Noruega	Scandinavian Airlines

Nueva Zelanda	Air New Zealand
Omán	Oman Air
Países Bajos	KLM
Pakistán	Pakistan International Airlines
Panamá	Copa Airlines
Papua Nueva Guinea	Air Niugini
Polonia	LOT Polish Airlines
Portugal	TAP Portugal
Qatar	Qatar Airways
Reino Unido	British Airways
República Dominicana	PAWA Dominicana
Ruanda	RwandAir
Rumania	TAROM
Rusia	Aeroflot
Samoa	Virgin Samoa
San Vicente y las Granadinas	SVG Air
Santo Tomé y Príncipe	STP Airways
Serbia	Jat Airways
Seychelles	Air Seychelles
Sierra Leona	Arik Air
Singapur	Singapore Airlines
Sri Lanka	SriLankan Airlines
Suazilandia	Swaziland Airlink
Sudáfrica	South African Airways
Sudán	Sudan Airways
Sudán del Sur	Southern Star Airlines
Suecia	Scandinavian Airlines
Suiza	Swiss International Airlines
Tailandia	Thai Airways International
Taiwan	China Airlines
Tanzania	Air Tanzania
Tayikistán	Tajik Air
Trinidad y Tobago	Caribbean Airlines
Túnez	Tunisair
Turkmenistán	Turkmenistan Airlines

Turquía	Turkish Airlines
Ucrania	Ukraine International Airlines
Uganda	Air Uganda
Uruguay	PLUNA
Uzbekistán	Uzbekistan Airways
Venezuela	Conviasa
Vietnam	Vietnam Airlines
Yemen	Yemenia
Yibuti	Djibouti Air
Zimbabue	Air Zimbabwe