



LUIS CARLOS SIMEÓN HURTADO

"Año de la Universalización de la Salud"

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"



Proyecto de Ley N° 6153/2020-CR

Los congresistas del Grupo Parlamentario "**ACCION POPULAR**", a iniciativa del congresista **LUIS CARLOS SIMEON HURTADO**, en ejercicio del derecho conferido por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y, de conformidad con lo establecido en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el Proyecto de ley siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE CREA LA LÍNEA AÉREA NACIONAL DEL PERÚ

Artículo 1.- Objeto de la Ley

El objeto de la Ley es la creación de la Línea Aérea Nacional, con personería jurídica para los efectos de practicar y comerciar en el transporte aéreo sobre el territorio peruano, quedando sometida a las leyes que rijan la navegación aérea y el transporte en general. El representante legal de la Línea Aérea Nacional será el director de la Línea Aérea Nacional y su domicilio en la ciudad de Lima, y ejercerá 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 60° de la Constitución Política del Perú y de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Artículo 2.- Denominación.

La Línea Aérea de Nacional del Perú tiene como denominación social LAPERU, cuya denominación abreviada es LAPERU S.A.C.

Artículo 3.- Régimen Legal de la Línea Aérea de Bandera

LAPERU en adelante LAPERU, 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,

Las actividades de LAPERU 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.

Las situaciones laborales de sus trabajadores se rigen por el Régimen de la Actividad Privada.

Los ingresos, utilidades, donaciones y recursos de LAPERU 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.

Artículo 4.- Finalidades de la Ley

El objeto de la presente Ley es crear una línea área nacional, en un mercado competitivo en el transporte vía aérea se hace necesario que el estado promueva la prestación de servicio de transporte aéreo de bajo costo de pasajeros y carga en rutas nacionales e internacionales, asegurando la conectividad entre poblaciones y regiones dentro del territorio nacional y con los mercados internacionales del mundo, promoviendo e integrando el desarrollo del Perú.

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.

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.

Apoyar con servicios aéreos las emergencias sanitarias, desastres naturales, conflicto exterior y otros como línea aérea designada y reserva aérea nacional.

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.

Artículo 5.- Soberanía

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 N° 27261.

Artículo 6.- Derechos Aerocomerciales

LAPERU ejercerá la preferencia de los derechos de tráfico del Perú a nivel internacional y podrá realizar convenios de colaboración interempresaria con líneas aéreas nacionales e internacionales, con la finalidad de abrir el mercado aerocomercial peruano, 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 forma real y efectiva.

Artículo 7.- Igualdad de tratamiento

De acuerdo a los principios constitucionales de libre competencia y de igualdad de trato empresarial, corresponde a LAPERU 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.

Artículo 8.- Autonomía

LAPERU 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.

LAPERU estará excluida del ámbito de competencia del sistema nacional de inversión pública (INVIRTEPE) y del correspondiente Organismo Supervisor del Estado (OSCE), para las adquisiciones de orden productivo y operativo, y del Fondo Nacional de la Actividad del Estado FONAFE.

Artículo 9.- Duración

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.

Artículo 10.- Del Capital

El capital inicial de LAPERU 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 el 65% restante.

El objetivo es la participación privada de un socio internacional que pueda suscribir el 65% del capital social, de la siguiente forma:

- a) Los Gobiernos Regiones el 35% del capital social

- b) La inversión nacional y extranjera el 65% del capital social

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

Artículo 11.- Otros recursos de aumento de Capital

El capital de LAPERU, así como los futuros aumentos son cubiertos con los siguientes:

- 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, a solicitud del Directorio de LAPERU 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 LAPERU 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 LAPERU S.A.C.

Artículo 12.- Organización

La organización, dirección y administración de LAPERU compete a la Junta General de Accionistas, al Directorio y al Gerente General, regidos por lo establecido en la Ley N° 26887, Ley General de Sociedades.

Artículo 13.- 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.

Artículo 14.- Conformación del Directorio

El Directorio de LAPERU 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.

Deberán acreditar 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.

La no elección o reemplazo de los Directores que deben ser designados por los representantes del capital privado aportado, no afecta el quórum 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 en la forma que se detalla en el párrafo tercero del artículo 14, 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 la prestación de servicios no personales para LAPERU 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 LAPERU S.A.C.

Artículo 15.- Gerente General

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.

Artículo 16: Disposiciones estatutarias

El estatuto de LAPERU 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.

Artículo 17: Ejercicio económico

El ejercicio económico de LAPERU S.A.C. se inicia el 1 de enero y concluye el 31 de diciembre de cada año.

Artículo 18: Presupuesto y estados financieros

LAPERU 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.

Artículo 19: Ampliación de utilidades y Distribuciones

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.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

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

SEGUNDA. - El monto del capital será determinado por el Ministerio de Economía y Finanzas 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.

TERCERA. - Modifíquese el párrafo 1.2 del Artículo 1 de la Ley N° 27170, Ley del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, sustituido por el Art. 3 de la Ley N° 28840, por el siguiente texto:

“Artículo 1 FONAFE: Objeto

(...)

1.2 No se encuentran comprendidos dentro del ámbito del FONAFE:

- Las empresas municipales.*
- Las empresas y centros de producción y de prestación de servicios de las universidades públicas.*
- El seguro social de salud – Essalud*
- La empresa Petroleros del Perú – PETROPERU S.A.*
- La empresa LAPERU S.A.C. – APERU S.A.C.”*

CUARTA. - El Reglamento de Contrataciones y Adquisiciones de LAPERU S.A.C. será propuesto por el Directorio de la empresa, para su aprobación por el Organismo Supervisor de las contrataciones del Estado (OSCE), en el plazo máximo de treinta (30) días calendario de presentado; vencido el cual, de no haber pronunciamiento, se producirá su aprobación automática. El mismo procedimiento se aplicará para las modificaciones y reformas del referido Reglamento.

QUINTA. - El Poder Ejecutivo elaborará el reglamento dentro de los (90) días hábiles de publicada la presente Ley, deróguense todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - La designación del Directorio de LAPERU S.A.C. se realiza dentro de los treinta (30) días siguientes a la promulgación del reglamento de la presente ley.

SEGUNDA. - En relación al capital inicial, su aumento será determinado, por el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de transportes y Comunicaciones y FONAFE dentro de los (90) días de publicada la presente Ley.



Firmado digitalmente por:
SIMÉON HURTADO Luis
Carlos FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 07/09/2020 17:20:40-0500



Firmado digitalmente por:
ARAPA ROQUE JESUS ORLANDO
FIR 01554180 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 03/09/2020 20:05:54-0700



Firmado digitalmente por:
GARCIA OMEDO Paul
Gabriel FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 05/09/2020 12:11:11-0500



Firmado digitalmente por:
FABIAN DIAZ YESSY NELIDA
FIR 45369316 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 07/09/2020 16:51:25-0500



Firmado digitalmente por:
SAAVEDRA OCHARAN Monica
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 03/09/2020 01:41:03-0500



Firmado digitalmente por:
CAMPOS VILLALOBOS Rolando
FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 02/09/2020 15:18:02-0500



Firmado digitalmente por:
PEREZ OCHOA Carlos Andres
FIR 15742574 hard
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 02/09/2020 19:41:26-0500



Firmado digitalmente por:
SAAVEDRA OCHARAN Monica
Elizabeth FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 03/09/2020 01:47:04-0500



Firmado digitalmente por:
FABIAN DIAZ YESSY NELIDA
FIR 45369316 hard
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 07/09/2020 18:52:05-0500



Firmado digitalmente por:
TROYES DELGADO Hans FAU
20161749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 03/09/2020 18:11:39-0500

CONGRESO DE LA REPUBLICA

Lima, 11 de SEPTIEMBRE del 2020

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo **77°** del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición N° 653 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ECONOMIA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERA.



JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Es de interés nacional la interconexión de Regiones y pueblos del Perú y la vinculación de nuestro país a través del espacio aéreo con los principales mercados económicos del mundo para lo cual el objetivo nacional que en este proyecto de ley plantea es con la perspectiva que los beneficios económicos en la explotación del espacio aéreo se inviertan en el Perú para lo cual en desarrollaremos el problema o asuntos presentados explicando la solución propuesta.

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 Naciones.

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 interconecte nuestro país con los mercados económicos, 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

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

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.

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 nación.

La DGAC tenía que exigirles las empresas supuestamente peruanas 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, 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 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 peruana.

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 60 de la Constitución Política del Perú y de los Art. 4, párrafos b) y c) y 5 párrafo 5.2, de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

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 TC, 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 los desastres naturales, pandemias, emergencias nacionales, integración, transportes de medicinas y vacunas etc.

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 en la consecución de los objetivos de la política aérea del Perú en la búsqueda de nuestro desarrollo económico.

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 Aero políticamente hablando con posiciones de dominio en la explotación de las rutas que este proyecto aplicando el principio de soberanía busca equilibrar para liberalizarlo más generando además más competencia.

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 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 afecto su mercado de origen y esta 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 estas como sucede en otros países además de prestar un servicio público de transporte aéreo inviertan en sus Estados nacionales.

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 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 Perú

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 Cost.

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 Lufthansa 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 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 ellos.

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 hangares. 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 Costo" Ediciones : www.aeronoticias.com.pe; 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.

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 gesto reinversión 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 aeropuertos.

La Línea Aérea Nacional del Perú tiene como denominación social LAPERU, cuya denominación abreviada es LAPERU 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 gerencia la línea aérea de bandera del Perú, eliminando viejas prácticas estatales de las administraciones y fracasos como el de AEROPERU.

Las actividades de 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

Las situaciones laborales de sus trabajadores se rigen por el Régimen de la Actividad Privada.

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.

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.

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.

Promover la imagen del Perú en el mercado turístico nacional e internacional, para lo cual firmará convenios de colaboración interempresaria 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.

poyar con servicios aéreos las emergencias sanitarias, desastres naturales, conflicto exterior y otros como línea aérea designada y reserva aérea nacional.

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. **La 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.

Opera Aeródromos y Aeropuertos que hubieran sido construidos antes de la firma de los Contratos de Concesión para desarrollar la infraestructura aeroportuaria de bajo costo que requiere este modelo y que se usa en varios países del mundo.

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 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 en base a la preferencia de los derechos de tráfico a firmar convenios de colaboración interempresaria con líneas aéreas para liberalizar más el mercado y crezca la competencia especialmente en los servicios de y hacia Peru Low Cost

La línea aérea nacional ejercerá la preferencia de los derechos de tráfico del Perú a nivel internacional y podrá realizar convenios de colaboración interempresaria con líneas aéreas nacionales e internacionales, con la finalidad de abrir el mercado

aerocomercial peruano, 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 .

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 LAPERU 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 LAPERU 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 estará excluida del ámbito de competencia del sistema nacional de inversión pública -INVIERTEPE- y del correspondiente Organismo de las contrataciones del Estado (OSCE), para las adquisiciones de orden productivo y operativo, y del Fondo Nacional de la Actividad del Estado FONAFE.

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

El capital inicial de LAPERU 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:

Los Gobiernos Regiones no menos del 35% del capital social

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

Los excedentes de revaluación de los activos fijos, capitalizados con arreglo a Ley.

El valor de los bienes que le sean legados o donados, previa aceptación y valorización de acuerdo a Ley.

Los bienes muebles e inmuebles del PRONABI por 10 años, que reclame el Directorio de LAPERU desde la promulgación de la presente Ley.

La capitalización de utilidades que genere en cada ejercicio fiscal con fines de reinversión en la proporción que determine el Directorio.

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.

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 LAPERU 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 LAPERU S.A.C.

La organización, dirección y administración de LAPERU 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 A PERU 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 LAPERU, 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 expertis 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 LAPERU 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 LAPERU 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 LAPERU 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 LAPERU S.A.C. se inicia el 1 de enero y concluye el 31 de diciembre de cada año.

LAPERU 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 Partner 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.

EFEECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

La dación de la presente Ley tendrá efectos sobre la legislación vigente puesto que, el Estado promueve la actividad empresarial, pública o no pública reconocidos en el Artículo 60° de la Constitución Política del Perú.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente propuesta legislativa implica costo adicional para el erario nacional; pero es

necesario indicar que el artículo 60° de la Constitución Política del Perú establece “*El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa. Solo autorizado por ley expresa, el estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.*” Por lo expuesto FONAFE establecerá los mecanismos técnicos, presupuestarios para el desarrollo de la presente Ley, con colaboración del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON EL ACUERDO NACIONAL

La presente iniciativa legislativa se enmarca en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- Política de Estado N° 10: Reducción de la Pobreza.
- Política de Estado N° 11: Promoción de la Igualdad de oportunidades sin Discriminación.
- Política de Estado N° 18: Búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la Actividad Económica.
- Política de Estado N° 28: Plena Vigencia de la Constitución en cuanto a al artículo 59 de la carta Magna.