

LEY N°. 27261

Promulgada el 09.MAYO.2000

Publicada el 10.MAYO.2000

LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ

TÍTULO I AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°.- De las normas que regulan la Aeronáutica Civil

1.1 La Aeronáutica Civil se rige por la Constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales vigentes, por la presente Ley, sus reglamentos y anexos técnicos, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás normas complementarias.

1.2 Los aspectos de orden técnico y operativo de las actividades aeronáuticas civiles se regulan por los anexos técnicos del Reglamento de la presente Ley, aprobados por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, así como por las Regulaciones Aeronáuticas del Perú aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.3 Las cuestiones no previstas en la legislación aeronáutica se resolverán por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aeronáutica internacional o, en su defecto, por las leyes análogas y por los principios generales del derecho común.

Artículo 2°.- De la Aeronáutica Civil

2.1 La Aeronáutica Civil es el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

2.2 Las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad, búsqueda, asistencia y salvamento son aplicables a las aeronaves de Estado, cuando realicen actividades sujetas al ámbito de esta Ley.

Artículo 3°.- De la soberanía sobre el espacio aéreo

El Estado Peruano ejerce soberanía completa y exclusiva 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.

Artículo 4°.- De los objetivos permanentes del Estado en Aeronáutica Civil

Son objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil, los siguientes:

- a) Incentivar el desarrollo de una aviación civil segura en el Perú;
- b) Promover la integración del territorio nacional, especialmente la de las zonas geográficamente alejadas;
- c) Fomentar la vinculación permanente del Perú con los demás países, a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras, mediante servicios de aviación comercial económicos, ordenados y seguros;
- d) Promover el desarrollo de la tecnología aeronáutica, otorgando prioridad al establecimiento de fábricas y talleres aeronáuticos;
- e) Promover la capacitación del personal aeronáutico nacional, mediante el apoyo a la creación y desarrollo de las escuelas de aviación de tripulantes técnicos, aeroclubes, centros de instrucción y asociaciones aerodeportivas en general;
- f) Asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas vigentes;
- g) Incentivar el incremento y modernización del parque aéreo nacional, así como el mejoramiento y ampliación de la infraestructura aérea pública y privada;
- h) Fomentar la creación y desarrollo de aeródromos públicos y privados, otorgando las facilidades que sean convenientes para este propósito;
- i) Fomentar la ampliación de los servicios ofertados por las empresas de transporte aéreo, como un medio para promover el incremento de la actividad turística;
- j) Promover el ordenamiento y racionalización de los servicios de navegación aérea, a través del Plan Nacional de Navegación Aérea, y
- k) Apoyar los procesos de integración latinoamericana mediante acuerdos multilaterales entre los países de la región.

Artículo 5°.- De la reserva de la actividad Aeronáutica Civil a favor del sector privado

5.1 La actividad Aeronáutica Civil está reservada al sector privado.

5.2 El Estado sólo podrá realizar, subsidiariamente, actividades de Aviación Comercial por alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, previa autorización y en las condiciones establecidas mediante ley expresa.

Artículo 6°.- De la aplicación de la ley nacional y competencia jurisdiccional

Los hechos ocurridos, actos realizados y delitos cometidos a bordo de una aeronave civil peruana fuera del territorio del Perú también se someten a las leyes y tribunales peruanos en los siguientes casos cuando se encuentre sobre:

- a) Altamar o en espacio aéreo donde ningún Estado ejerza soberanía, o
- b) Territorio extranjero, excepto que los efectos de tales hechos, actos o delitos afecten la seguridad o el orden público del Estado subyacente o causen daño a personas o bienes dentro de dicho territorio.

Artículo 7°.- De la aplicación de la ley extranjera y competencia jurisdiccional

Los hechos ocurridos, actos realizados y delitos cometidos a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio peruano se rigen por las leyes del Estado de matriculación de la aeronave, excepto en los siguientes casos, en que se someterán a las leyes y tribunales nacionales, cuando:

- a) Afecten la seguridad o el orden público del Perú, o
- b) Causen daño a personas o bienes en territorio peruano.

CAPÍTULO II AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

Artículo 8°.- De la autoridad competente

8.1 El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es la única Autoridad Aeronáutica Civil.

8.2 La Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de las funciones que le señalan la presente Ley y su reglamentación.

8.3 La Dirección General de Aeronáutica Civil está a cargo de un Director General designado mediante Resolución Suprema, a propuesta del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por un período de 4 (cuatro) años, renovable por idénticos periodos.

8.4 El nombramiento en el cargo de Director General de Aeronáutica Civil concluye por:

- a) Renuncia aceptada,
- b) Vacancia en caso de muerte o incapacidad legal sobreviniente, o
- c) Remoción declarada por Resolución Suprema debidamente motivada.

Artículo 9°.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil es competente para:

- a) Aplicar la presente Ley, su reglamentación y demás normas complementarias e instrumentos internacionales vigentes para el Perú;
- b) Proponer los reglamentos a la presente Ley y sus respectivos anexos técnicos;
- c) Aprobar, modificar y dejar sin efecto las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y las directivas técnicas;
- d) Regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar, todas las actividades aeronáuticas civiles, incluidas las que realiza el Estado, de conformidad con el artículo 5o, numeral 5.2 de la presente Ley;
- e) Colaborar en la investigación de los accidentes aeronáuticos a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes Aeronáuticos;
- f) Otorgar, modificar, suspender o revocar los Certificados de Explotador, las Conformidades de Operación, así como aceptar las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes;
- g) Otorgar, modificar, suspender y revocar los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo;
- h) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones de Estaciones Reparadoras, Talleres de Mantenimiento, Escuelas de Aviación, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento y toda otra autorización en materia de aeronáutica civil;
- i) Construir, mejorar y rehabilitar aeródromos públicos;
- j) Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, pudiendo delegar estas actividades a otra entidad del Estado;
- k) Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento;
- l) Regular y aprobar, según corresponda, todos los procedimientos, reglas y demás métodos aplicados en los servicios de tránsito aéreo;
- m) Proponer, en coordinación con las entidades pertinentes, a los representantes peruanos ante los organismos internacionales de aviación civil;
- n) Ejecutar la política aérea nacional, así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial;
- o) Aprobar la política y la estructura interna de la Dirección General de Aeronáutica Civil;
- p) Celebrar convenios de cooperación y asistencia técnica en materia aeronáutica ya sean nacionales o internacionales; y,
- q) Ejercer las demás atribuciones que le competan, según lo previsto por la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 10°.- De las facultades de control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiéndole, pero no limitándose a:

- a) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en los Permisos de Operación o Permisos de Vuelo, en los Certificados de Explotador, en las Conformidades de Operación y en las Especificaciones Técnicas de Operación;
- b) Determinar y fiscalizar la capacidad legal, técnica y económico- financiera de los explotadores;
- c) Suspender las actividades aeronáuticas civiles cuando considere que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad operacional o cuando no se cuente con los seguros obligatorios y autorizar su reiniciación cuando hayan sido subsanadas las deficiencias;
- d) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad;
- e) Exigir que el personal aeronáutico cuente con las licencias o habilitaciones técnicas requeridas por las disposiciones sobre la materia;
- f) Hacer cumplir los anexos técnicos del Reglamento de la presente Ley, los que son aprobados sobre la base de los Anexos del Convenio de Chicago y las Normas y Métodos Recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional;
- g) Aplicar, según sea el caso, programas de inspección rutinarios, complementarios o especiales, y

h) Adoptar todas las medidas o acciones que sean necesarias para que las actividades aeronáuticas sean seguras.

Artículo 11°.- De las facultades de supervisión e inspección de la Dirección General de Aeronáutica Civil

11.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene amplias facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles, sean éstas realizadas por personas naturales o personas jurídicas, así como tomar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

11.2 Los explotadores, así como las entidades públicas y privadas del ámbito aeronáutico, están obligados a permitir y facilitar a la Dirección General de Aeronáutica Civil el cumplimiento de sus funciones, las que se llevan a cabo a través de inspectores debidamente identificados.

11.3 Los explotadores están obligados a entregar toda la información o documentación técnica, legal y económico-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que les sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a ley.

11.4 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede delegar a personas naturales o jurídicas debidamente calificadas determinadas facultades de supervisión e inspección que son de su competencia, las que se establecen en la reglamentación respectiva. Por Decreto Supremo se establecerán las facultades delegadas, los procedimientos de calificación y las tasas de fiscalización respectivas.

Artículo 12°.- De las instancias administrativas

12.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil resuelve en primera instancia:

- a) El otorgamiento, modificación, suspensión y revocación de los Permisos de Operación y Permisos de Vuelo;
- b) El otorgamiento, modificación, suspensión y revocación de las autorizaciones de estaciones reparadoras, escuelas de aviación, centros de instrucción de controladores de tránsito aéreo, técnicos de mantenimiento y los aeródromos públicos y privados, y
- c) Otras autorizaciones, procedimientos, infracciones y sanciones de carácter administrativo establecidos en la reglamentación de la presente Ley.

12.2 El Viceministro de Transportes constituye la segunda y última instancia administrativa y sus resoluciones agotan la vía administrativa. Es potestativo del Viceministro de Transportes solicitar en estos casos la opinión de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil.

Artículo 13°.- De la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil

13.1 La Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil es el órgano consultivo de la Autoridad Aeronáutica Civil, que emite opinión y formula recomendaciones sobre los asuntos vinculados a la Aeronáutica Civil.

Esta Comisión estará integrada por personas de reconocida capacidad y experiencia.

13.2 La reglamentación establece la conformación, mecanismo de nombramiento de los integrantes y forma de trabajo de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil.

**TÍTULO II
CIRCULACIÓN AÉREA**

**CAPÍTULO I
PRINCIPIOS GENERALES**

Artículo 14°.- De la libertad de circulación

14.1 El despegue, vuelo y aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio peruano, su mar adyacente hasta el límite de las 200 (doscientas) millas y el espacio aéreo que los cubre, con sujeción a los instrumentos internacionales vigentes para el Estado Peruano y de acuerdo a la presente Ley y su reglamentación.

14.2 La circulación aérea debe permitir el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. La Dirección General de Aeronáutica Civil establece las normas relativas a la circulación aérea, incluidas las destinadas a la prevención de incidentes o accidentes aeronáuticos.

14.3 Se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que inicia los desplazamientos propios de la operación aeronáutica que va a efectuar, hasta que se detiene dando por finalizada dicha operación.

14.4 Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

Artículo 15°.- De las restricciones a la libre circulación

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por razones de seguridad nacional o interés público, y en su caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil, por razones de seguridad de vuelo, pueden restringir, suspender o prohibir las actividades aeronáuticas civiles en todo o en parte del territorio nacional.

Artículo 16°.- Del uso obligatorio de los aeródromos

Las aeronaves civiles deben despegar o aterrizar en aeródromos públicos o privados debidamente autorizados. No rige esta obligación en los casos que autorice la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 17°.- Del aterrizaje en aeródromos privados

Ninguna aeronave aterrizará en aeródromos privados sin autorización de su propietario, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor. El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.

Artículo 18°.- De la oposición a la libre circulación

Nadie puede, en razón de un derecho de posesión o propiedad predial, oponerse al vuelo de una aeronave cuando éste se realice con arreglo a la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 19°.- Del transporte de mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente.

Artículo 20°.- De la documentación de la aeronave

20.1 Ninguna aeronave nacional o extranjera puede realizar operaciones aéreas dentro del territorio nacional sin estar provista de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad y seguros vigentes, así como de los libros de a bordo que establezca la reglamentación respectiva. Las tripulaciones que la conduzcan deberán contar con las respectivas licencias habilitadas.

20.2 Si la aeronave transporta pasajeros o carga, el transportista debe contar con la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino y los documentos que correspondan a la carga transportada.

CAPÍTULO II

ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO PERUANO

Artículo 21°.- De la circulación aérea en territorio peruano

21.1 El ingreso, tránsito y salida del país de aeronaves civiles requiere autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la misma que precisa los puntos de cruce de frontera y designa a los aeropuertos de control.

21.2 La circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio de la República sólo puede ser efectuada en las condiciones, rutas y aerovías establecidas en la autorización correspondiente.

Artículo 22°.- De la obligación de aterrizar

22.1 Si una aeronave ingresa al territorio peruano sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho internacional.

22.2 También será obligada a aterrizar la aeronave que sobrevuele territorio nacional, cuando existan motivos razonables para determinar que se utiliza con propósitos distintos a los autorizados.

Artículo 23°.- Del uso obligatorio de distintivos de nacionalidad y matrícula

Toda aeronave en vuelo sobre territorio peruano debe exhibir en su exterior los distintivos visibles de su nacionalidad y matrícula.

Artículo 24°.- Del impedimento de salida de aeronaves y motores

Sólo por resolución judicial se impedirá la salida al exterior de las aeronaves y motores.

Artículo 25°.- De las causales de inmovilización de aeronaves y motores

25.1 La inmovilización de las aeronaves y motores deberá ser dispuesta por resolución judicial, debidamente motivada y de acuerdo a las condiciones o circunstancias de la obligación, sólo en los casos siguientes, cuando se trate del incumplimiento de pago:

a) Del contrato de compraventa de la aeronave a cargo del comprador, b) Del contrato de arrendamiento de la aeronave a cargo del arrendatario, o c) Por la utilización de aeródromos o de los servicios de navegación aérea.

25.2 En estos casos, la inmovilización se tramitará bajo las reglas del proceso sumarísimo, contenidas en el Código Procesal Civil.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO I

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 26°.- De los aeródromos

26.1 Aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

26.2 Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados.

26.3 La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

Artículo 27°.- De los aeropuertos

27.1 Aeropuerto es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Las áreas que lo conforman son intangibles, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

27.2 Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

Artículo 28°.- Del funcionamiento de los aeródromos

28.1 El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación pertinente, fijando las condiciones de su operación.

28.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo, cuando medien razones de seguridad o de emergencia.

28.3 La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos públicos o privados son efectuados por personas naturales o jurídicas públicas o privadas.

Artículo 29°.- De la competencia del Estado

29.1 Los servicios de tránsito aéreo dentro del territorio nacional serán prestados por el Estado Peruano, garantizando el debido funcionamiento de los mismos.

29.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá restringir las actividades aéreas en caso de limitaciones técnicas u operativas de los servicios de tránsito aéreo.

CAPÍTULO II LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

Artículo 30°.- De la definición

Se denominan superficies limitadoras de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

Artículo 31°.- De las superficies limitadoras de obstáculos

En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

Artículo 32°.- De la determinación de superficies limitadoras de obstáculos

La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique, disponiendo su inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble.

Artículo 33°.- De la reducción o eliminación de obstáculos en aeródromos públicos

33.1 Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente Capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos.

33.2 En caso de incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos. Los gastos que demanden serán de cargo del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

Artículo 34°.- De la remoción de obstáculos en aeródromos privados

34.1 Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea.

34.2 De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su reducción o eliminación. La resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del infractor; sin perjuicio de la indemnización correspondiente.

Artículo 35°.- De la obligación de señalar los obstáculos

35.1 La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva.

35.2 Los gastos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

CAPÍTULO III FACILITACIÓN

Artículo 36°.- Del Comité Nacional de Facilitación

36.1 Constitúyase el Comité Nacional de Facilitación, encargado de los procedimientos y coordinaciones que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

36.2 La reglamentación establecerá la composición, funciones y atribuciones del Comité Nacional de Facilitación.

TÍTULO IV AERONAVES

CAPÍTULO I CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN

Artículo 37°.- De la definición

37.1 Se consideran aeronaves a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas. Quedan excluidos de esta definición los aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.

37.2 La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble.

37.3 Los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

Artículo 38°.- De la clasificación de aeronaves

38.1 Las aeronaves son de Estado o civiles.

38.2 Son aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de policía y aduana.

38.3 Las demás aeronaves son civiles, aunque sean de propiedad del Estado.

Las aeronaves de Estado que realicen actividades aeronáuticas civiles conforme a la autorización otorgada se encuentran sujetas a la presente Ley.

CAPÍTULO II NACIONALIDAD, INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA

Artículo 39°.- De las aeronaves con nacionalidad peruana

39.1 Tienen nacionalidad peruana las aeronaves civiles legalmente inscritas en el Registro Público de Aeronaves. Para la inscripción de una aeronave debe previamente cancelarse la matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

39.2 Toda aeronave de nacionalidad peruana para ser inscrita en el Registro Público de Aeronaves de un Estado extranjero debe cancelar previamente su matrícula peruana, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

Artículo 40°.- De la nacionalidad y matrícula peruana

40.1 A toda aeronave inscrita en el Registro Público de Aeronaves se le asignarán marcas distintivas de nacionalidad y matrícula, las cuales deben fijarse en el exterior de la aeronave para su identificación.

40.2 La matrícula que identifica a las aeronaves civiles nacionales está conformada únicamente por las letras asignadas internacionalmente al Estado Peruano, seguido de la correspondiente numeración de matrícula.

Artículo 41°.- De la matrícula definitiva

Corresponde la matrícula peruana definitiva a las aeronaves cuando se inscriba el respectivo título traslativo de propiedad en el Registro Público de Aeronaves, sin ningún tipo de reserva o condición.

Artículo 42°.- De la matrícula provisional

Pueden obtener la matrícula peruana provisional:

- a) Las aeronaves adquiridas mediante contrato de compra-venta con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual. La inscripción de estos contratos genera una hipoteca legal a favor del vendedor; y
- b) Las aeronaves que sean objeto de contratos de arrendamiento.

CAPÍTULO III REGISTRO PÚBLICO DE AERONAVES

Artículo 43°.- De las normas que regulan el Registro Público de Aeronaves

El Registro Público de Aeronaves se rige por la presente Ley y su reglamentación, por las leyes y reglamentos sobre la materia y por el Código Civil.

Artículo 44°.- De los actos registrables

Son objeto de inscripción en el Registro Público de Aeronaves:

- a) Las aeronaves y los motores;
- b) Los actos, contratos o resoluciones que constituyan, declaren, transmitan, extingan, modifiquen, afecten o limiten derechos sobre la propiedad o posesión de las aeronaves y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción;
- c) Las cargas, gravámenes, preferencias o medidas judiciales que se dicten sobre las aeronaves y los motores inscritos en el Registro Público de Aeronaves;
- d) La inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos;
- e) Los contratos de utilización de aeronave y todos aquellos que establezcan o extingan la condición de explotador de la misma; y, f) En general, cualquier hecho o acto jurídico que modifique la situación jurídica de las aeronaves y los motores.

Artículo 45°.- De los requisitos formales para la inscripción

45.1 Sólo podrán inscribirse en el Registro Público de Aeronaves, los actos jurídicos realizados por medio de documento público o privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante Notario.

45.2 Cuando el acto o contrato haya sido otorgado en el extranjero, el documento deberá contar con las formalidades requeridas en el país de origen y con la legalización ante la autoridad consular peruana correspondiente.

45.3 Las transferencias o hipotecas sólo podrán ser inscritas en mérito de documento público.

Artículo 46°.- De los requisitos y procedimientos de inscripción y cancelación

La reglamentación de la presente Ley establece los requisitos y procedimientos para la inscripción y cancelación del registro de aeronaves y motores.

CAPÍTULO IV PROPIEDAD DE AERONAVES

Artículo 47°.- De la propiedad de aeronaves peruanas

47.1 Para ser propietario de una aeronave peruana se requiere:

- a) Si se trata de una persona natural, tener nacionalidad peruana o, en el caso de extranjeros, tener domicilio permanente en el Perú, conforme a la legislación sobre la materia; o,
- b) Si se trata de una persona jurídica, estar constituida conforme a las leyes peruanas y tener su domicilio legal en el Perú.

47.2 Las personas naturales extranjeras o jurídicas no constituidas en el país, que tengan domicilio dentro del territorio de la República, solamente podrán inscribir y matricular aeronaves cuando se destinen a actividades de Aviación General.

Artículo 48°.- De los efectos frente a terceros

La transferencia de propiedad de las aeronaves, así como los actos jurídicos a que se refieren los literales b), c), d) y f) del artículo 44o de la presente Ley, no producen efectos contra terceros si no están inscritos en el Registro Público de Aeronaves.

**CAPÍTULO V
PRENDA, HIPOTECA, EMBARGO Y PREFERENCIA**

Artículo 49°.- De los bienes susceptibles de hipoteca y prenda

49.1 Las aeronaves pueden ser hipotecadas y los motores dados en prenda, aun cuando estén en construcción, ya sea por el propietario o por quien esté autorizado para ese efecto, de acuerdo a ley.

49.2 En los casos de prenda de motores, el deudor deberá informar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se haga de los mismos. La prenda de motores mantiene sus efectos aun cuando éstos se instalen en una aeronave hipotecada a un acreedor distinto.

Artículo 50°.- De los derechos del acreedor

50.1 En caso de destrucción o inutilización del bien, los acreedores hipotecarios o prendarios de los mismos podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre el valor que se obtenga de ellos.

50.2 No podrán modificarse las características esenciales de las aeronaves y de los motores afectados por el gravamen sin contar con el consentimiento expreso del acreedor.

50.3 Las aeronaves hipotecadas y los motores prendados en el país no podrán salir al exterior sin el consentimiento expreso del acreedor, salvo pacto en contrario.

Artículo 51°.- De las características, preferencias y extinción de la hipoteca y la prenda

51.1 Las hipotecas y prendas sobre aeronaves y motores tienen la naturaleza, características y preferencias que establece el Código Civil, salvo lo dispuesto por esta Ley.

51.2 La hipoteca se extingue de pleno derecho a los 5 (cinco) años, contados desde la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

51.3 La prenda se extingue de pleno derecho a los 3 (tres) años, contados desde la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada.

Artículo 52°.- De los créditos preferentes

52.1 Constituyen créditos preferentes los gastos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave y sus partes componentes, así como los gastos de remoción, reparación y conservación de los mismos.

52.2 Los créditos preferentes deben ser inscritos en el Registro Público de Aeronaves dentro del plazo de 3 (tres) meses, contados a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que los han originado. Los créditos son preferentes a las hipotecas, prendas y embargos y se ejercen sobre el producto de la venta de la aeronave y sus partes componentes o lo que queda de ella.

52.3 Los créditos preferentes afectarán la carga y el flete en la medida que las acciones indicadas en el numeral 52.1 hayan permitido su conservación.

Los créditos preferentes sobre la carga y el flete se extinguen si la acción no se ejecuta dentro de los 15 (quince) días siguientes a la fecha en que los bienes estuvieron a disposición del destinatario. Esta preferencia no requiere inscripción y se limita al valor de la carga y el flete afectado.

52.4 Los créditos preferentes se extinguen por el vencimiento del plazo de un año contado desde la fecha de su inscripción, o por el remate judicial de la aeronave.

Artículo 53°.- Del embargo de aeronaves y motores

Las aeronaves civiles y los motores son susceptibles de embargo, pero no se encuentran sujetos al derecho de retención.

**CAPÍTULO VI
PÉRDIDA, DESTRUCCIÓN, INUTILIZACIÓN, ABANDONO E INCAUTACIÓN DE
AERONAVES**

Artículo 54°.- De la declaración de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de aeronaves

La Dirección General de Aeronáutica Civil declara:

- a) La pérdida de una aeronave civil, cuando hayan transcurrido 90 (noventa) días calendario desde su desaparición, previa investigación;
- b) La destrucción de una aeronave civil, cuando resulte imposible o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad;
- c) La inutilización de las aeronaves civiles, cuando se encuentren inoperativas por más de un año, y
- d) El abandono de aeronaves civiles a favor del Estado, luego de transcurrido un plazo de 6 (seis) meses de producido el requerimiento legal, cuando:
 - i) La aeronave y sus partes inmovilizadas en el territorio peruano no sean reclamadas o reparadas por sus propietarios o explotadores;
 - ii) La aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación;
 - iii) La aeronave carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario o el lugar de procedencia, o
 - iv) Lo solicite por escrito el propietario de la aeronave.

Artículo 55°.- De la inscripción de las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de aeronaves

55.1 Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Público de Aeronaves.

La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula.

55.2 La reglamentación establece la forma y el procedimiento para efectuar la declaración de pérdida, destrucción, inutilización y abandono de las aeronaves.

Artículo 56°.- De las aeronaves civiles declaradas en abandono e incautadas

56.1 Las aeronaves declaradas en abandono podrán rematarse en subasta pública.

56.2 Todas las aeronaves o equipos aeronáuticos que sean incautados por la comisión de cualquier delito o declaradas en abandono y que, por sus características técnicas, sean adecuados para realizar prácticas de vuelo, entrenamiento aeronáutico o prácticas aerodeportivas, serán entregados a la Dirección General de Aeronáutica Civil. Las aeronaves o equipos, según la evaluación que realice la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrán ser cedidos en uso a favor de los Aeroclubes y Escuelas de Aviación de Tripulantes Técnicos debidamente inscritos y autorizados.

Artículo 57°.- Del remolque de aeronaves

57.1 Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación; cuando signifiquen un obstáculo al desarrollo de las actividades aeroportuarias, o cuando la permanencia en el lugar de inmovilización o accidente pueda producir un deterioro del bien, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá disponer su inmediato remolque.

57.2 Los gastos de reparación, conservación y remolque de la aeronave serán de cargo del propietario o explotador.

**CAPÍTULO VII
CONDICIONES TÉCNICAS DE LAS AERONAVES**

Artículo 58°.- De la aeronavegabilidad

58.1 Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil el otorgar, revalidar, suspender y cancelar los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves civiles peruanas.

58.2 Los certificados de aeronavegabilidad otorgados por otros Estados tienen validez en el Perú, de acuerdo con lo establecido en los instrumentos internacionales y normas conexas.

Artículo 59°.- De la inspección previa de las aeronaves

Las aeronaves que se construyan, reparen o modifiquen no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas o los trabajos aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o por técnicos expresamente autorizados por ésta. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

Artículo 60°.- De las inspecciones y verificaciones a las aeronaves extranjeras

Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fin de garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

**TÍTULO V
CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES**

**CAPÍTULO I
ARRENDAMIENTO DE AERONAVES**

Artículo 61°.- Del arrendamiento de aeronaves

61.1 El contrato de arrendamiento de aeronaves es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades, y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica.

61.2 El contrato de arrendamiento debe inscribirse en el Registro Público de Aeronaves.

Artículo 62°.- De los efectos del contrato de arrendamiento

El contrato de arrendamiento de aeronaves produce la transferencia de la condición de explotador del arrendador al arrendatario.

Artículo 63°.- De la cesión del arrendamiento y subarrendamiento

No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse, sin el consentimiento expreso del arrendador.

Artículo 64°.- Del arrendamiento con y sin tripulación

64.1 El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 75o de la presente Ley.

64.2 En caso de que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

Artículo 65°.- De las obligaciones a cargo del arrendatario

65.1 El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente

en la actividad aeronáutica indicada en el respectivo contrato. Asimismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que el producido por su uso legítimo y el transcurso del tiempo.

65.2 La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento, salvo culpa de éste.

Artículo 66°.- De la inmovilización y restitución de la aeronave arrendada

66.1 Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de entrega, bajo responsabilidad del arrendatario. Los gastos y costas se regirán por el Código Procesal Civil.

66.2 La inmovilización de la aeronave arrendada procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Público de Aeronaves. En este último caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

66.3 En los casos que resulte necesario, la inmovilización o restitución de la aeronave y su documentación se tramitará bajo las reglas del proceso sumarísimo contenidas en el Código Procesal Civil.

CAPÍTULO II FLETAMENTO DE AERONAVES

Artículo 67°.- De la definición y obligaciones

67.1 El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un periodo de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

67.2 El contrato de fletamento deberá constar por escrito de acuerdo a las formalidades establecidas por la ley del lugar de su celebración.

Artículo 68°.- De las obligaciones del fletante

El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad. Asimismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

CAPÍTULO III INTERCAMBIO DE AERONAVES

Artículo 69°.- De la definición

69.1 El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación.

69.2 Los contratos de intercambio de aeronaves pueden celebrarse en la forma de arrendamientos o fletamentos recíprocos.

CAPÍTULO IV ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

Artículo 70°.- De la transferencia de funciones y obligaciones

70.1 Cuando una aeronave con matrícula peruana sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de Matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

70.2 Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio peruano mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula.

70.3 La transferencia de funciones y obligaciones a que se refiere este artículo se efectuará en la forma establecida en el literal p) del artículo 9o de la presente Ley.

TÍTULO VI EXPLOTADOR

Artículo 71°.- De la definición

Se denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación.

Artículo 72°.- De la responsabilidad solidaria del propietario y del explotador

72.1 El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando transfiera esa condición por contrato debidamente inscrito en el Registro Público de Aeronaves. La inscripción libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador.

72.2 En caso de no haberse inscrito el contrato, el propietario y el explotador son responsables solidarios de cualquier infracción o daño que se produzca por causa de la aeronave.

TÍTULO VII PERSONAL AERONÁUTICO

Artículo 73°.- De las licencias, convalidación y régimen del personal aeronáutico

73.1 Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula peruana, así como las que desempeñen funciones aeronáuticas en la superficie, deben poseer los títulos profesionales, certificados de aptitud o licencias aeronáuticas expedidas o convalidadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

73.2 Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes para el Perú. El personal aeronáutico extranjero se encuentra sujeto a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

73.3 La convalidación de los certificados de aptitud y las licencias aeronáuticas expedidos por un Estado extranjero se regirán por los acuerdos que el Perú tenga celebrado con dicho país o por los instrumentos internacionales vigentes sobre la materia.

73.4 En los casos en que no existan acuerdos o convenios, los certificados de aptitud y licencias aeronáuticas podrán ser convalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de reciprocidad, siempre y cuando cumplan o superen los requisitos exigidos a los nacionales por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

73.5 Las condiciones técnicas, bajo las cuales se desenvuelve la actividad del personal aeronáutico, son establecidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 74°.- Del comandante de la aeronave, su competencia, atribuciones y responsabilidades

74.1 Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante.

Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. La reglamentación establecerá los requisitos y formalidades para desempeñarse en el cargo.

74.2 La competencia del comandante de la aeronave se ejerce, especialmente, en lo siguiente:

a) Como única y máxima autoridad a bordo, será responsable de la conducción y seguridad de la aeronave y su tripulación, de los pasajeros y equipaje, de la carga y del correo, desde que se haga cargo de la aeronave para emprender el vuelo, aunque no ejerza la función propia del piloto al mando. La responsabilidad del comandante cesa cuando finaliza el vuelo y hace entrega de la aeronave a la autoridad competente o al explotador o su representante;

b) Tiene poder de dirección sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros;

c) Debe velar por la seguridad de los pasajeros, así como del equipaje, carga y correo. Asimismo, puede rehusar o condicionar el transporte de pasajeros por razones debidamente justificadas;

d) Tiene la obligación de asegurarse, antes de la partida, de que las condiciones operativas de la aeronave garanticen la seguridad del vuelo a realizar, pudiendo disponer su suspensión, bajo responsabilidad;

e) No puede ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas necesarias para garantizar su seguridad. En caso de peligro, está obligado a permanecer en su puesto hasta tomar las medidas necesarias para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentren a bordo, así como para evitar daños en la superficie;

f) En caso de muerte de un pasajero o miembro de tripulación, debe adoptar las medidas de seguridad a fin de resguardar los efectos personales que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, el hecho será puesto en conocimiento del cónsul peruano;

g) Registra en los libros correspondientes, los nacimientos y defunciones ocurridos a bordo, debiendo remitir copia autenticada del registro a la autoridad competente del Perú, cuando corresponda, a la del Estado de matrícula de la aeronave. Igual procedimiento deberá adoptar con relación a los matrimonios y testamentos celebrados y otorgados in extremis a bordo;

h) Está obligado a reportar en el informe técnico de vuelo todas las discrepancias relativas al funcionamiento de la aeronave, sus sistemas, componentes e instrumentos, así como los hechos relevantes que observe o sucedan durante el vuelo;

i) Tiene derecho, aun sin mandato especial y cuando las circunstancias lo exijan, a efectuar las compras y gastos necesarios para llevar a cabo el viaje y para salvaguardar a los pasajeros, equipajes, carga y correo transportados, y

j) Tiene el derecho de arrojar durante el vuelo, si lo considera indispensable, las mercancías o equipajes transportados, a fin de asegurar la aeronave.

Artículo 75°.- Del personal aeronáutico en el transporte aéreo

En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo el caso de la Aviación General, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser peruano. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de 6 (seis) meses contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado.

Artículo 76°.- Del personal de aeródromos públicos y privados

76.1 En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a su dirección y régimen interno.

76.2 La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo, así como las facultades y obligaciones del responsable y del personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

76.3 En los aeródromos privados debe haber un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o explotador del aeródromo o de otra persona designada por éstos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil.

TÍTULO VIII AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 77°.- De la Aviación Civil

77.1 El concepto de Aviación Civil comprende la Aviación Comercial y la Aviación General.

77.2 La Aviación Comercial comprende el transporte aéreo, el transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

77.3 La Aviación General comprende toda actividad aeronáutica civil no comercial, en cualquiera de sus formas.

CAPÍTULO II AVIACIÓN COMERCIAL

Artículo 78°.- Del transporte aéreo, transporte aéreo especial y el trabajo aéreo

78.1 Se considera servicio de transporte aéreo a la serie de actos destinados a trasladar por vía aérea a personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una contraprestación, salvo las condiciones particulares del transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

78.2 Se considera servicio de transporte aéreo especial al empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos, bajo diferentes formas y modalidades, a cambio de una contraprestación.

78.3 El concepto de trabajo aéreo alude al empleo de una aeronave directamente como herramienta de trabajo para una o más labores específicas a cambio de una contraprestación.

Artículo 79°.- De la Aviación Comercial Nacional

79.1 La Aviación Comercial Nacional está reservada a personas naturales y jurídicas peruanas.

79.2 Se considera persona jurídica peruana a aquella que cumple con los siguientes requisitos dentro de su constitución societaria:

a) Tener establecido su domicilio principal en el territorio de la República;

b) Por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad deben ser de nacionalidad peruana o tener domicilio permanente en el Perú, y

c) La propiedad de la persona jurídica deberá ser sustancialmente nacional. Por lo menos un 51% (cincuenta y uno por ciento) del capital social de la empresa debe ser de propiedad peruana y estar bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad peruana con domicilio permanente en el Perú. La reglamentación deberá establecer el plazo de vigencia de esta limitación.

Artículo 80°.- Del servicio de transporte aéreo regular y no regular

80.1 Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en regular y no regular.

80.2 Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que, abierto al uso público, se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados, para constituir una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.

80.3 Se entiende por servicios de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos.

Artículo 81°.- Del servicio de transporte aéreo nacional e internacional

81.1 Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en nacional o internacional.

81.2 Se entiende por servicio de transporte aéreo nacional, el realizado entre 2 (dos) o más puntos del territorio peruano.

81.3 Se entiende por servicio de transporte aéreo internacional, el realizado entre el territorio peruano y el de un Estado extranjero o entre 2 (dos) puntos del territorio peruano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

Artículo 82°.- Del servicio de transporte aéreo internacional

La actividad aerocomercial se establece en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo de empresas nacionales y extranjeras, a cuyo efecto la Dirección General de Aeronáutica Civil otorgará las respectivas autorizaciones y celebrará actas o memoranda de entendimiento sobre transporte aéreo, las que para entrar en vigencia deberán ser ratificadas por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Artículo 83°.- Del representante legal de personas naturales y jurídicas extranjeras

Las personas jurídicas extranjeras autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener domicilio permanente en el Perú.

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

84.1 La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios.

84.2 Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública el Estado, mediante Decreto

Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tendrá carácter extraordinario y su plazo será determinado en el Decreto Supremo respectivo. Las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 85°.- Del transporte de carga postal

85.1 Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular y no regular pueden ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo de carga postal.

85.2 La legislación postal se aplica al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente, excepto en lo relativo a la responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el Título XII de la presente Ley.

CAPÍTULO III AVIACIÓN GENERAL

Artículo 86°.- De las autorizaciones para la Aviación General

Para realizar actividades de Aviación General en cualquiera de sus modalidades, las personas naturales o jurídicas deberán obtener un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo y contar con la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación que correspondan, de acuerdo con las condiciones y requisitos que establezca la reglamentación.

Artículo 87°.- De las normas aplicables a la Aviación General

La Aviación General se rige por las disposiciones de la presente Ley, en lo que le sean aplicables. La Dirección General de Aeronáutica Civil establecerá la reglamentación a que se sujeta la Aviación General en sus diversas modalidades.

CAPÍTULO IV AUTORIZACIONES PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL

Artículo 88°.- Del Permiso de Operación y del Permiso de Vuelo

88.1 El Permiso de Operación es la autorización administrativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga mediante Resolución Directoral, a una persona natural o jurídica hasta por el plazo de 4 (cuatro) años, para realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General, de acuerdo a las condiciones del Certificado de Explotador o de la Conformidad de Operación y a las Especificaciones Técnicas de Operación, el que puede ser prorrogado sucesivamente, siempre que se mantengan las capacidades exigidas por esta Ley.

88.2 El Permiso de Vuelo es la autorización administrativa que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga a una persona natural o jurídica hasta por el plazo de un año, para realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General con carácter especial, ocasional, esporádico o eventual.

88.3 El Permiso de Operación o el Permiso de Vuelo no importa exclusividad ni preferencia para realizar la operación autorizada.

Artículo 89°.- De las normas y procedimientos para el otorgamiento de Permisos de Operación y Permisos de Vuelo

89.1 El Reglamento determinará los requisitos y procedimientos por seguir para el trámite de las solicitudes de obtención de Permisos de Operación y Permisos de Vuelo nacionales e internacionales.

89.2 En los casos de solicitudes de Permisos de Operación Internacional, otros operadores aéreos que estén sirviendo la misma ruta o segmentos de ruta podrán formular oposición, la cual será vista en Audiencia Pública, de acuerdo a lo señalado por el Reglamento.

Artículo 90°.- Del Certificado de Explotador, la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación

90.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la presente Ley y su reglamentación, certifica la capacidad legal, técnica y económico-financiera del solicitante y acepta las Especificaciones Técnicas de Operación.

90.2 El Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o la Conformidad de Operación para la Aviación General, así como las Especificaciones Técnicas de Operación, son los documentos públicos que acreditan la capacidad legal, técnica y económico-financiera del explotador. Estos documentos constituyen requisito indispensable para que una persona natural o jurídica que obtenga un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo pueda realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General. No se encuentran sujetos al régimen, condiciones y plazos de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo y demás autorizaciones administrativas que otorga la Dirección General de Aeronáutica Civil.

90.3 El Certificado de Explotador o la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación tienen plazo indefinido y pueden ser modificados, suspendidos o revocados en cualquier momento por la Dirección General de Aeronáutica Civil. La reglamentación establecerá las causales de su modificación, suspensión o revocación.

Artículo 91°.- De las obligaciones de los titulares de Permisos de Operación o Permisos de Vuelo

Toda persona natural o jurídica que obtenga un Permiso de Operación o un Permiso de Vuelo, sea para realizar actividades de Aviación Comercial o de Aviación General, nacionales o internacionales, según sea el caso, queda obligada a:

- a) Hacer mención expresa, cuando realice publicidad o venta de sus servicios, de que el vuelo se efectúa con escalas, con conexión, en código compartido o bajo cualquier otra modalidad prevista o permitida por esta Ley, así como proporcionar cualquier otra información necesaria, a fin de no inducir a error al usuario, especialmente en cuanto a las características y condiciones del servicio;
- b) Registrar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la forma y oportunidad establecida, tarifas, datos estadísticos e informes que correspondan a su actividad;
- c) Establecer un sistema de radiocomunicación entre los puntos a operar, a fin de mantener la información sobre el

tráfico aéreo que realizan sus aeronaves;

d) Renovar o modificar las aeronaves que presten servicios de Aviación Comercial, conforme a las regulaciones o restricciones sobre protección del ambiente y el ruido que adopte la Dirección General de Aeronáutica Civil;

e) Trasladar gratuitamente en sus aeronaves a los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil que viajen en misión de inspección;

f) Someter a previa autorización la capacidad, frecuencia e itinerarios en los servicios de transporte aéreo que realice, y

g) Cumplir con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas en su respectivo permiso, en la presente Ley y su reglamentación.

Artículo 92°.- De las obligaciones derivadas de la obtención de un Permiso de Operación Internacional

92.1 La obtención y utilización de un Permiso de Operación por parte de una empresa extranjera para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional implica:

a) La renuncia a todo tipo de reclamo basado en la inmunidad diplomática, en los casos de reclamaciones surgidas como consecuencia de operaciones realizadas bajo sus respectivos Permisos de Operación;

b) El sometimiento expreso a la jurisdicción peruana para toda cuestión que se derive de las actividades aeronáuticas a su cargo, efectuadas en territorio peruano, y

c) El consentimiento al empleo transitorio por parte del Estado Peruano de sus aeronaves, material y personal peruano del que disponga, en casos de conflictos internacionales, desórdenes internos y calamidades públicas. En estos casos, el Estado Peruano reconoce los gastos ocasionados, de conformidad con la legislación vigente y la práctica internacional.

92.2 En el transporte internacional el explotador no deberá embarcar pasajeros sin verificar previamente, que están premunidos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Artículo 93°.- De la garantía global

93.1 Toda persona natural o jurídica solicitante de un Permiso de Operación para realizar actividades de Aviación Comercial nacional o internacional deberá constituir garantía global por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio que solicita, en las condiciones y monto que establezca la reglamentación.

93.2 La revocatoria del Permiso de Operación conlleva la pérdida de la garantía.

Artículo 94°.- De la aplicación de principios y pautas de simplificación administrativa

94.1 En el otorgamiento de autorizaciones o Permisos de Operación o Permisos de Vuelo para operaciones de aviación civil se tendrán en cuenta los principios, pautas y normas sobre veracidad, celeridad y simplificación administrativa contemplados en la legislación vigente, en tanto no se ponga en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas.

94.2 Toda persona tiene derecho a tomar conocimiento de las solicitudes de Permisos de Operación para realizar actividades de Aviación Comercial, así como de las autorizaciones para realizar actividades de aeronáutica civil en general, que se presenten ante la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 95°.- Del silencio administrativo positivo

95.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil resuelve las solicitudes de Permisos de Operación y de Permisos de Vuelo, dentro del plazo máximo de 90 (noventa) y 30 (treinta) días hábiles, respectivamente, contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

95.2 Las solicitudes para obtener las demás autorizaciones serán resueltas dentro del plazo máximo de 60 (sesenta) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

95.3 Vencidos dichos plazos sin que exista pronunciamiento debidamente sustentado de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se entenderá otorgado el permiso o la autorización correspondiente en forma automática y en los términos y condiciones en que fue solicitada.

Artículo 96°.- De la prohibición de cesión y transferencia de permisos

Los Permisos de Operación y los Permisos de Vuelo no podrán ser cedidos, transferidos y, en ningún caso, explotados en forma indirecta por otro transportista.

Artículo 97°.- De las causales de suspensión o revocación de permisos

97.1 Los Permisos de Operación y los Permisos de Vuelo caducan al vencimiento del plazo establecido en ellos.

97.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente el Permiso de Operación o el Permiso de Vuelo otorgado para la realización de actividades aeronáuticas civiles, en especial de Aviación Comercial, en los siguientes casos:

a) Si el explotador pierde la capacidad legal, técnica o económico- financiera según la cual le fue otorgado el Permiso de Operación;

b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía global o reponerla en el plazo establecido por la reglamentación correspondiente;

c) Si las operaciones no se inician dentro del término de 30 (treinta) días calendario desde la fecha de otorgamiento del Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o de la de Conformidad de Operación para la de Aviación General;

d) Si las operaciones no se inician dentro del término de 90 (noventa) días calendario desde la fecha de otorgamiento del Permiso de Operación Internacional;

e) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de 90 (noventa) días calendario sin causa justificada;

f) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución conforme a ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios;

- g) Si el Permiso de Operación es cedido, transferido o explotado en contravención con lo dispuesto en la presente Ley;
- h) Si no se cuenta con los seguros obligatorios establecidos por esta Ley;
- i) Cuando se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por el Perú;
- j) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- k) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Autoridad Aeronáutica Civil.

CAPÍTULO V OTORGAMIENTO DE DERECHOS AEROCOMERCIALES

Artículo 98°.- De los criterios para el otorgamiento de derechos aerocomerciales

En el otorgamiento de Permisos de Operación para prestar el servicio de transporte aéreo internacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- a) Que se asegure a los transportadores aéreos nacionales el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (Primera y Segunda Libertad del Aire);
- b) Que la demanda de transporte aéreo entre el territorio peruano y el de un determinado país se atienda, en lo posible, con transportadores de ambos países, sujetándose la capacidad que se autorice, a razones de interés público y, supletoriamente, a las necesidades presentes y futuras de los tráficos embarcados en el territorio peruano que sean desembarcados en aquel país o viceversa (Tercera y Cuarta Libertad del Aire). El mismo criterio se aplicará respecto de los tráficos que realice todo transportador extranjero desde terceros países a la República del Perú y viceversa (Quinta Libertad del Aire);
- c) Que los tráficos regionales y fronterizos sean, en lo posible, atendidos por transportadores peruanos y del país de que se trate, de conformidad con los instrumentos internacionales. Asimismo se podrá establecer un régimen especial en caso sea necesario;
- d) Que el otorgamiento de todo derecho aerocomercial a un transportador extranjero se sujete a lo establecido en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales, o en ausencia de éstos se condicione a la equitativa reciprocidad o a una compensación económica equivalente para la República del Perú, y
- e) Que se promueva la consolidación, la continuidad y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo, en beneficio y seguridad de los usuarios.

Artículo 99°.- Del otorgamiento de rutas, frecuencias y derechos aerocomerciales internacionales

99.1 El otorgamiento de rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales que corresponden al Estado Peruano se realizará, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante asignación directa, distribución proporcional o concurso público, de acuerdo a las condiciones que establezca la reglamentación respectiva. En el caso de que los derechos aerocomerciales, rutas y frecuencias existentes sean menores a los que soliciten 2 (dos) o más empresas aéreas, éstos se asignarán mediante concurso público, de acuerdo a las condiciones y procedimientos que fije la reglamentación.

99.2 Las personas jurídicas peruanas que requieran de un Permiso de Operación Internacional para efectuar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo deberán estar explotando un servicio similar de transporte aéreo nacional.

Artículo 100°.- De los Permisos de Vuelo especiales

100.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede autorizar servicios no regulares de transporte aéreo internacional en las rutas servidas o no por servicios regulares, a fin de atender demandas estacionales.

100.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil puede autorizar vuelos exploratorios a fin de evaluar la potencialidad de los tráficos en una ruta determinada, hasta por el plazo de un año, en la forma y procedimiento que determine la reglamentación.

TÍTULO IX CONTRATOS DE TRANSPORTE

Artículo 101°.- Del contrato de transporte de pasajeros

101.1 El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete de pasaje acredita la existencia del contrato.

101.2 El billete de pasaje puede ser un documento de transporte individual o colectivo que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones que se señalen en la reglamentación respectiva.

101.3 La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

Artículo 102°.- Del transporte de equipajes

102.1 El transporte de equipajes registrados se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirán en dicho documento los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

102.2 El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si éste

no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

102.3 El talón de equipaje necesariamente deberá contener la información y demás condiciones que se señalen en la reglamentación respectiva.

Artículo 103°.- Del transporte de carga y de la carta de porte

103.1 La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. La carta de porte debe expresar que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente.

103.2 La carta de porte debe contener la información que señale la reglamentación respectiva, la ley de la materia y los instrumentos internacionales vigentes.

103.3 La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el numeral precedente del presente artículo, no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

103.4 La carta de porte acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento del contrato, la recepción de la carga por el transportador y las condiciones del transporte. La carta de porte puede ser reemplazada por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros.

103.5 La aceptación de la carga sin que se haya extendido la carta de porte o sin las indicaciones mínimas establecidas en la reglamentación no invalida la existencia del contrato de transporte, el cual queda sujeto a las reglas establecidas en la presente Ley.

TÍTULO X

ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL Y DE CÓDIGO COMPARTIDO

Artículo 104°.- De los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido

104.1 El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más fórmulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

104.2 El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

Artículo 105°.- De las formalidades de los Acuerdos de Cooperación Comercial y de Código Compartido

105.1 Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera sea su modalidad, y de Código Compartido deben constar por escrito y ser previamente aprobados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

105.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil mantiene la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la legislación vigente sobre la materia. Los requisitos y condiciones de aprobación se determinan por la reglamentación.

Artículo 106°.- De la calidad de explotador y responsabilidad de las partes en los contratos de Código Compartido

106.1 La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate.

106.2 En los Acuerdos de Código Compartido, las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

TÍTULO XI

SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 107°.- De la definición

El Sistema Computarizado de Reservas es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo;
- b) Se pueden hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos;
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios o los suscriptores.

Artículo 108°.- De los terminales de Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano

108.1 Las disposiciones del presente Título, así como las de su respectiva reglamentación, se aplicarán a todas las terminales de Sistemas Computarizados de Reservas u otros medios de acceso utilizados en territorio peruano, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente de la información utilizada.

108.2 Las disposiciones del presente Título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano.

Artículo 109°.- De la libre competencia y confidencialidad

109.1 La utilización de los Sistemas Computarizados de Reservas en territorio peruano se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación.

109.2 Todas las partes involucradas en la operación de los Sistemas Computarizados de Reservas deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la

confidencialidad, la parte afectada tiene derecho a ser indemnizada.

Artículo 110°.- De la propiedad de los servicios de reservas

110.1 Las personas naturales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de Sistemas Computarizados de Reservas utilizados en el territorio peruano.

110.2 Es libre el intercambio de información necesaria para el debido funcionamiento de los Sistemas Computarizados de Reservas, efectuado a través de las fronteras de la República del Perú.

Artículo 111°.- De la responsabilidad de las partes

Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas.

**CAPÍTULO II
CONTRATOS DE SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS**

Artículo 112°.- Del plazo y precio

112.1 Los contratos originados por las actividades reguladas en el presente Título tienen una duración máxima de 2 (dos) años.

112.2 El precio de estos contratos no puede estar sujeto, en todo o en parte, a la identidad de los transportistas aéreos cuyos productos son vendidos por el proveedor del sistema.

Artículo 113°.- De las causales de nulidad

Son nulas las cláusulas de los contratos de Sistemas Computarizados de Reservas cuando:

- a) Establezcan condiciones monopólicas, anticompetitivas o de exclusividad en la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas;
- b) Establezcan un trato discriminatorio, de cualquier naturaleza con respecto a servicios convenidos en contratos similares, o
- c) Obliguen al suscriptor a vender un producto de transporte aéreo ofrecido, directa o indirectamente, por el proveedor del sistema.

**TÍTULO XII
RESPONSABILIDAD**

**CAPÍTULO I
DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACIÓN**

Artículo 114°.- De la responsabilidad del transportador por muerte, lesiones físicas o daño moral

114.1 El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, lesión o daño sufrido por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

114.2 Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

Artículo 115°.- De la responsabilidad del transportador por las tripulaciones

La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de a bordo se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

Artículo 116°.- De la responsabilidad del transportador por los pasajeros

116.1 En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

116.2 En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de 15 (quince) días calendario desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva.

La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser compensada del monto de la indemnización final que corresponda.

116.3 Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la del contrato.

**CAPÍTULO II
DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJES O CARGA TRANSPORTADA**

Artículo 117°.- De la responsabilidad del transportador por equipajes registrados y carga

117.1 El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

117.2 El transporte aéreo, a efectos de lo dispuesto en el párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador.

Artículo 118°.- De la responsabilidad del transportador por la carga y equipaje

118.1 En el transporte de carga y equipaje, el monto de la responsabilidad del transportador será el establecido por la reglamentación respectiva, salvo declaración especial hecha por el expedidor o el pasajero al transportador en el momento de la remisión o entrega de los bultos y mediante el eventual pago de un precio adicional. En este caso, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.

118.2 El monto de la responsabilidad, en lo que respecta a los efectos personales del pasajero será el establecido en la reglamentación respectiva.

118.3 Toda cláusula que establezca límites o reduzca la responsabilidad del transportador dispuesta por la presente Ley y su reglamentación, en materia de equipaje, carga y efectos personales, es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la del contrato.

Artículo 119°.- De la protesta

119.1 En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador, mediante una protesta.

119.2 La protesta debe constar por escrito o en la carta de porte y de manera fehaciente, debiendo efectuarse en los plazos previstos por esta Ley.

119.3 La recepción de equipajes y carga sin protesta por el destinatario hace presumir que fueron entregados en buen estado y conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, salvo prueba en contrario.

119.4 La falta de protesta en los plazos previstos en el presente Capítulo hace improcedente toda acción administrativa o judicial contra el transportador, salvo el caso de fraude.

Artículo 120°.- De los plazos para la presentación de la protesta

120.1 En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de 5 (cinco) días hábiles para los equipajes y de 10 (diez) días hábiles para la carga, contados desde la fecha de entrega.

120.2 Tratándose de pérdida total o destrucción, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida, o en la fecha en que el equipaje o la carga debieron ser puestos a disposición del destinatario.

120.3 En caso de retraso en la entrega, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino, y
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.

**CAPÍTULO III
DISPOSICIONES COMUNES A DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACIÓN,
EQUIPAJES O CARGA**

Artículo 121°.- De los Derechos Especiales de Giro

121.1 El monto de responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.

121.2 Las sumas expresadas en derechos especiales de giro se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

Artículo 122°.- De la responsabilidad del transportador por retraso

El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipajes o carga.

Artículo 123°.- De la atenuación o exención de la responsabilidad del transportador

La responsabilidad del transportador puede ser atenuada o eximida si prueba que el daño fue causado por, o contribuyó a causarlo, la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

Artículo 124°.- De la determinación de indemnizaciones superiores

El transportista no será responsable por indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida de que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, o
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

**CAPÍTULO IV
RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR INEJECUCIÓN TOTAL O PARCIAL
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS**

Artículo 125°.- De la responsabilidad del transportador por inejecución total o parcial del transporte de pasajeros

125.1 En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro del precio del pasaje.

125.2 Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada, o
- b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción.

125.3 Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse tendrá derecho:

- a) Al reembolso inmediato integral o proporcional del precio del pasaje, según corresponda, o
- b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

125.4 Si el transportador ha realizado un número de reservas o venta de pasajes para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave (overbooking), negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en el numeral 125.3

125.5 En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a accionar por los daños y perjuicios.

Artículo 126°.- De las alternativas ofrecidas por el transportador en caso del incumplimiento de la obligación de transporte

126.1 El transportador ofrecerá, sin que esta enumeración sea limitativa, las siguientes alternativas al pasajero en caso del incumplimiento del contrato de transporte aéreo:

- a) En caso de interrupción, la continuación del transporte por el mismo transportador o a cargo de otro en las mismas condiciones pactadas o retorno al punto de partida;

b) En caso del transporte realizado antes de la hora programada, transportar al pasajero por cuenta del transportador responsable en el primer vuelo disponible y por la misma ruta o por medio de otro transportador en las mismas condiciones pactadas, o c) En caso de producirse la situación descrita en el artículo 125o, numeral 125.4 el pasajero podrá elegir las siguientes posibilidades:

- i) A efectuar el viaje en el vuelo siguiente dentro de igual o similar ruta que ha de realizar el mismo transportador; o,
- ii) A ser embarcado, por cuenta del transportador responsable, en el primer vuelo similar de otra empresa que realice igual o similar ruta, en las mismas condiciones pactadas.

126.2 En todos los casos el pasajero tendrá derecho al pago de los gastos ordinarios por concepto de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos que sean necesarios.

CAPÍTULO V RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE SUCESIVO Y EN EL TRANSPORTE DE HECHO

Artículo 127°.- De la responsabilidad en el transporte sucesivo

127.1 El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

127.2 En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente Ley se aplican solamente al transporte aéreo.

Artículo 128°.- De la responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho

128.1 Si el contrato del transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es indivisible y solidaria y se rige por las disposiciones del presente Título.

128.2 En tal sentido, el usuario puede dirigir la protesta o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

128.3 Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo

CAPÍTULO VI DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

Artículo 129°.- De la responsabilidad del transporte gratuito

En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente Título.

CAPÍTULO VII DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 130°.- De la responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie

La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este Capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o de cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

Artículo 131°.- De la responsabilidad del explotador

131.1 La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave.

131.2 El que usa una aeronave sin consentimiento del explotador responde por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

131.3 La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada o eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

CAPÍTULO VIII ABORDAJE AÉREO

Artículo 132°.- De la definición

132.1 Abordaje aéreo es toda colisión entre 2 (dos) o más aeronaves en movimiento.

132.2 La aeronave está en movimiento cuando:

- a) Se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo;
- b) Se desplaza por la superficie con su propia fuerza motriz, o
- c) Se encuentra en vuelo, conforme a lo establecido en la presente Ley.

132.3 Se considera también abordaje cuando una aeronave en movimiento causa daño a otra aeronave, a personas o bienes a bordo o en la superficie, aun cuando no haya colisión.

Artículo 133°.- De la responsabilidad

133.1 En caso de abordaje, la responsabilidad por los daños y perjuicios causados a las aeronaves, a las personas o a los bienes a bordo de las mismas o en la superficie será de cargo del explotador de la aeronave culpable.

133.2 En caso de daños y perjuicios causados por abordaje a las personas o a los bienes a bordo de aeronaves, los explotadores de las mismas responden solidariamente, sin perjuicio del derecho de repetición contra el explotador de la aeronave culpable.

133.3 En caso de daños y perjuicios causados a terceros en la superficie por abordaje, los explotadores de las respectivas aeronaves responden solidariamente en los términos establecidos en los artículos 130o y 131o de la presente Ley.

133.4 La responsabilidad del explotador se regirá por lo dispuesto en los artículos 114o y 123o de la presente Ley.

Artículo 134°.- De la concurrencia de culpa y responsabilidad indivisible y solidaria

134.1 Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños a éstas, a las personas, bienes a bordo y terceros en la superficie es proporcional a la gravedad de dicha culpa.

134.2 Si no pudiera determinarse la proporcionalidad, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

134.3 La responsabilidad establecida en este artículo es indivisible y solidaria.

Artículo 135°.- Del ámbito de responsabilidad de los explotadores

135.1 La responsabilidad del explotador por los daños causados a la otra u otras aeronaves no excederá su valor de reposición, incluidos el equipo y accesorios en el momento del abordaje o interferencia, o del costo de su reparación o sustitución, tomando como límite el que fuere menor.

135.2 La responsabilidad del explotador se extiende a los daños derivados de la no utilización de la aeronave.

Artículo 136°.- Del derecho a repetir

Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir por el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida tiene derecho a repetir por el excedente.

Artículo 137°.- De la responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor

La responsabilidad en caso de abordaje producido por caso fortuito o fuerza mayor corresponde al explotador de cada una de las aeronaves en proporciones iguales, de acuerdo con las condiciones previstas en este Capítulo. El explotador que abone una suma mayor a las que corresponde tiene derecho a repetir por el excedente.

CAPÍTULO IX RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

Artículo 138°.- De la responsabilidad en el aeródromo público

El explotador de un aeródromo público será responsable frente a los propietarios y explotadores de las aeronaves:

- a) Por los daños que sufren las aeronaves en caso de incumplimiento o de ejecución parcial, tardía o defectuosa de las obligaciones asumidas en los casos de custodia o estacionamiento de las aeronaves;
- b) Por los daños que sufren las aeronaves por defectos o por el mal estado del aeródromo, de sus pistas o sus instalaciones, y
- c) Por los daños que sufran las aeronaves debido al incumplimiento o a la ejecución parcial, tardía o defectuosa de sus obligaciones o las de sus dependientes.

Artículo 139°.- De la responsabilidad en el aeródromo privado

El explotador de un aeródromo privado es responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves en los términos previstos en el literal a) del artículo precedente; y en los literales b) y c) del mismo, únicamente cuando hubiese existido acuerdo o se haya autorizado la operación aérea, respectivamente.

CAPÍTULO X

RESPONSABILIDAD DEL ORGANISMO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Artículo 140°.- Del ámbito de responsabilidad

140.1 Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por los actos de sus dependientes que causen daños a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de acuerdo con lo establecido en el presente Capítulo.

140.2 Los organismos de control de tránsito aéreo no son responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información dada por otro organismo similar o por la propia aeronave, siempre que prueben que han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les ha sido imposible tomarlas.

140.3 El daño proveniente de la culpa concurrente de la víctima, de los dependientes del organismo de control de tránsito aéreo y del transportista será de responsabilidad compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno de ellos.

Artículo 141°.- De la presunción de culpa

141.1 Existe presunción de culpa del organismo de control del tránsito aéreo cuando, sin causa justificada, no se aportan los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados y agentes con los comandantes de las aeronaves u otros organismos de control del tránsito aéreo.

141.2 Los archivos y documentos en donde consten los mensajes intercambiados entre las partes, relativos al tránsito aéreo deben ser conservados por un plazo de 6 (seis) meses.

Artículo 142°.- De la responsabilidad integral

142.1 La responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo por los daños que deben indemnizar es integral.

142.2 En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador.

142.3 Si se producen daños a terceros en la superficie, la responsabilidad es la prevista en los artículos 130o y 131o de la presente Ley.

Artículo 143°.- Del inicio y término de la responsabilidad

La responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo comienza cuando toma o debió tomar la aeronave bajo su control y termina cuando transfiere el control de la aeronave a otro organismo de control de tránsito aéreo o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido.

CAPÍTULO XI RESPONSABILIDAD EN LA AVIACIÓN GENERAL

Artículo 144°.- De la responsabilidad en la Aviación General

144.1 El que realice actividades de Aviación General es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones.

144.2 Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

144.3 Son aplicables a las actividades de la Aviación General las normas contenidas en el presente Título, en lo que sean pertinentes.

CAPÍTULO XII DISPOSICIÓN PROCESAL

Artículo 145°.- Del proceso abreviado

Las acciones derivadas de los reclamos sobre indemnizaciones por la responsabilidad establecida en el presente Título se tramitan por las reglas del proceso abreviado contenidas en el Código Procesal Civil.

TÍTULO XIII SEGUROS

Artículo 146°.- De los seguros obligatorios

El explotador está obligado a constituir un seguro por los daños previstos en el Título XII de la presente Ley.

Artículo 147°.- De los seguros del personal del explotador

El explotador está obligado a asegurar a su personal, habitual y ocasional, con función a bordo, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio.

Artículo 148°.- De los seguros de aeronaves extranjeras

148.1 No se autoriza la circulación en el espacio aéreo peruano de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.

148.2 En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

Artículo 149°.- De la responsabilidad del asegurador

En los seguros obligatorios establecidos por la presente Ley, el asegurador responde frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos provengan del dolo o culpa grave del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción del asegurador contra aquéllos.

TÍTULO XIV BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículo 150°.- De la competencia del Ministerio de Defensa

150.1 La búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público.

150.2 El Ministerio de Defensa está encargado de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

Artículo 151°.- De la obligación de prestar ayuda

151.1 Las personas naturales o jurídicas bajo cuya dirección se encuentran aeronaves, personal especializado y sistemas de comunicaciones, así como los comandantes de aeronaves, están obligados a prestar, dentro de sus posibilidades, la ayuda y socorro que les sea requerido por las autoridades competentes.

151.2 El comandante de una aeronave está obligado a:

a) Prestar asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situación de peligro, y b) Efectuar el salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronaves en peligro.

151.3 El comandante de la aeronave no tendrá obligación de prestar asistencia y salvamento cuando:

- a) Su prestación implique riesgos para las personas a bordo, o
- b) No hubiese posibilidades de prestar un socorro útil y oportuno.

Artículo 152°.- Del reembolso de gastos e indemnización

152.1 Los explotadores de las aeronaves, las entidades y las personas naturales o jurídicas que hayan participado directamente en la búsqueda, asistencia y salvamento tendrán derecho al reembolso de los gastos e indemnización de los daños que se produzcan como consecuencia de estas operaciones.

152.2 Las retribuciones o indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

Artículo 153°.- De la participación de medios terrestres y marítimos

Las disposiciones del presente Título serán de aplicación a los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.

TÍTULO XV INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Artículo 154°.- De la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación

154.1 Todo accidente de aviación será investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, a fin de determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar que se repitan. La comisión realiza sus funciones de investigación de acuerdo a criterios técnicos y depende directamente del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. La reglamentación establece su composición, atribuciones y forma de trabajo.

154.2 La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el accidente sólo podrá practicarse con la autorización de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación.

154.3 Las actividades de la Comisión se realizan sin perjuicio de la intervención judicial o policial que corresponda.

154.4 El informe final que contenga los resultados de la investigación de accidentes debe ser de conocimiento público.

Artículo 155°.- De la obligación de informar de accidentes e incidentes

155.1 Toda persona que toma conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación o de la existencia de restos o despojos de una aeronave debe comunicarlo inmediatamente a la autoridad más próxima. 155.2 La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la Dirección General de Aeronáutica Civil, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de los representantes de esta última.

155.3 La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente evitará que intervengan personas no autorizadas.

Artículo 156°.- De las declaraciones ante la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación

156.1 Toda persona está obligada a declarar ante la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación sobre cualquier aspecto que se relacione con el accidente materia de investigación.

156.2 Las personas naturales y jurídicas e instituciones tendrán obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

156.3 En todos los casos son aplicables los apercibimientos establecidos en el Código Procesal Civil.

TÍTULO XVI INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 157°.- De las infracciones y clases de sanciones

Son infracciones cualquier tipo de incumplimiento de las disposiciones establecidas por la presente Ley y su

reglamentación. Las infracciones serán determinadas y sancionadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil con:

- a) Amonestación,
- b) Multa,
- c) Inhabilitación temporal o definitiva de las licencias o certificados de idoneidad aeronáuticas,
- d) Suspensión temporal de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo o de las autorizaciones otorgadas para la realización de actividades aeronáuticas civiles en general, o
- e) Revocación de los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo o de las autorizaciones otorgadas para la realización de actividades aeronáuticas civiles en general.

Artículo 158°.- De la reglamentación

La Autoridad Aeronáutica Civil reglamentará la determinación de infracciones y sanciones, la fijación de multas y el procedimiento por seguir en la comprobación o investigación de los hechos. El procedimiento asegurará la existencia de 2 (dos) instancias y el ejercicio del derecho de defensa.

Artículo 159°.- De la aplicación de la garantía global para cobranza de multas

Cuando una sanción de multa no fuese abonada dentro del plazo previsto y la resolución que la ordena queda consentida, la Dirección General de Aeronáutica Civil puede deducirla de la garantía global que haya presentado el infractor o ser sustituida por inhabilitación o suspensión, según sea el caso, en la forma que determine la reglamentación.

Artículo 160°.- De la reincidencia

Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los 3 (tres) últimos años anteriores a la fecha de la infracción, hubiese sido sancionada por otra infracción similar.

Artículo 161°.- De la remisión de información a autoridades y entidades competentes

Si durante la investigación de una infracción a las disposiciones establecidas por esta Ley y su reglamentación, la Dirección General de Aeronáutica Civil toma conocimiento de la comisión de una infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad o entidad competente.

Artículo 162°.- Del auxilio de la Fuerza Pública

En el ejercicio de las facultades que le otorga esta Ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá requerir el auxilio de la Fuerza Pública y ésta estará obligada a prestarlo, a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusiesen en peligro la seguridad pública o de las personas o cosas.

Artículo 163°.- De los procesos judiciales y medidas cautelares

La autoridad policial o judicial que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una actividad aeronáutica deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

TÍTULO XVII PRESCRIPCIÓN

Artículo 164°.- De la prescripción de acciones y cómputo del plazo

Prescriben a los 2 (dos) años las siguientes acciones:

- a) La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportadas. El plazo se cuenta desde la llegada a su punto de destino, desde el día en que la aeronave debió haber llegado a su destino, desde la interrupción o cancelación del transporte o desde el día en que ocurrió el accidente o se declare la muerte presunta;
- b) Las acciones de indemnización por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho. Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción empieza a correr desde el día en que tuvo o pudo tener conocimiento del hecho o de la identidad del responsable;
- c) Las acciones de reparación por daños en casos de abordaje. El plazo se cuenta desde el día del hecho;
- d) Las acciones para reclamar las indemnizaciones por daños a la tripulación a bordo de la aeronave. El plazo empieza a correr desde el día de ocurrido el accidente o desde el día en que se declare la muerte presunta;
- e) Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última estipulación pactada o desde la utilización de los servicios y, a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte;
- f) Las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que concluyeron estas operaciones;
- g) Las acciones contra el explotador para el cobro de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a pagar conforme a la presente Ley. Si hubiese proceso judicial, el plazo corre desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial; si no lo hubiese, el plazo corre desde la fecha de pago;
- h) Las acciones contra los organismos de control del tránsito aéreo. El plazo corre a partir del día del hecho, e
- i) Las acciones administrativas contra los infractores a la presente Ley y su reglamentación, el plazo empieza a correr desde el día del hecho.

TÍTULO XVIII OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

Artículo 165°.- De los Aeroclubes

Se considera Aeroclub a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro.

Artículo 166°.- De la autorización especial de operaciones

166.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar excepcionalmente a los Aeroclubes a realizar actividades aeronáuticas propias del transporte aéreo especial y el trabajo aéreo, siempre que:

- a) No afecten los intereses de los explotadores aéreos;
- b) Los ingresos que se recauden por tales servicios se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aeronáutica específica del aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica;
- c) La autorización sea requerida por razones de interés público; y , d) Se constituyan los seguros obligatorios previstos en el Título XIII de la presente Ley.

166.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil reglamenta la forma y circunstancias en que se otorgan estas autorizaciones, teniendo en cuenta la supervisión, control y vigilancia necesaria.

Artículo 167°.- De la autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas

La Dirección General de Aeronáutica Civil autoriza, reglamenta y supervisa las siguientes actividades aeronáuticas:

- a) Aviación General;
- b) Escuelas de Aviación de Tripulantes Técnicos, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Técnicos de Mantenimiento;
- c) Talleres de Mantenimiento de Aeronaves y Estaciones Reparadoras;
- d) Paracaidismo, ultraligeros y planeadores ; y ,
- e) Globos aerostáticos y dirigibles.

TÍTULO XIX DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA.- Modificatoria del Decreto Ley No 25862, Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

Modifícase el inciso a) del artículo 23o del Decreto Ley No 25862, Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en los siguientes términos:

"**Artículo 23°.** - Las Direcciones Generales del Ministerio son:

- a) La Dirección General de Aeronáutica Civil, encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil, con autonomía técnica, administrativa y financiera de acuerdo a la competencia, facultades y atribuciones que establece la Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su reglamentación."

SEGUNDA.- De los recursos financieros de la Dirección General de Aeronáutica Civil

Constituyen recursos financieros de la Dirección General de Aeronáutica Civil los siguientes:

- a) Los asignados por el Tesoro Público;
- b) Los ingresos obtenidos conforme al respectivo Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA);
- c) Un máximo del 10% (diez por ciento) de los ingresos anuales provenientes del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), que administra la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), recursos que serán considerados en la fuente de financiamiento Donaciones y Transferencias y que en ningún caso excederán el nivel de gastos corrientes de la Dirección General de Aeronáutica Civil aprobado por las Leyes Anuales de Presupuesto, con cargo a esta misma fuente de financiamiento;
- d) Los ingresos generados por las publicaciones, conferencias y cursos de capacitación que organice o promueva;
- e) Los legados, donaciones, transferencias y otros recursos provenientes de instituciones públicas y privadas, así como de la cooperación técnica y financiera internacional, aceptadas de acuerdo a las disposiciones sobre la materia, y f) Otros ingresos por conceptos distintos que establezca la reglamentación respectiva.

TERCERA.- Del régimen laboral del personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción suscribirá o autorizará la suscripción de acuerdos de cooperación técnica con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo técnico de las Naciones Unidas, a fin de garantizar y asegurar los medios técnicos, profesionales y administrativos suficientes que permitan a la Dirección General de Aeronáutica Civil cumplir adecuadamente con todas las actividades de su competencia conforme a la presente Ley.

CUARTA.- De las zonas de dominio restringido

El Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo, establecerá las zonas de dominio restringido de las áreas circundantes a los aeropuertos, las que se determinarán conforme a las coordenadas UTM de validez universal.

Los Propietarios de los bienes inmuebles que se encuentren en dichas áreas no podrán realizar ninguna construcción que importe la obligación de obtener una licencia de construcción, de conformidad con la legislación de la materia.

QUINTA.- Del ingreso de material aeronáutico

El material para uso aeronáutico a que se refiere el Decreto Supremo No 429- H, la Ley No 26355 e inciso h) del

artículo 83o del Decreto Legislativo No 809, Ley General de Aduanas, normas modificatorias y reglamentarias, puede ser objeto de transferencia entre los sujetos beneficiarios. El Reglamento establecerá los bienes, requisitos y procedimientos correspondientes.

Mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas y por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, se aprobará la relación de material para uso aeronáutico. Lo dispuesto en la presente disposición regirá a partir de la vigencia del Reglamento respectivo.

TÍTULO XX DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

PRIMERA. - De los procedimientos administrativos en trámite

Todos los procedimientos administrativos en trámite se adecuan a la presente Ley, a partir de la fecha de su entrada en vigencia.

SEGUNDA. - De la vigencia de los permisos otorgados

Los Permisos de Operación, Permisos de Vuelo, licencias y demás actividades aeronáuticas autorizadas a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, se mantendrán por el plazo y conforme a los términos y condiciones otorgados.

TERCERA. - De la vigencia del Reglamento y anexos de la Ley No 24882

Manténgase la vigencia del Reglamento y anexos de la Ley No 24882, siempre que no se opongan a la presente Ley, hasta que entren en vigencia los reglamentos respectivos.

CUARTA. - Del régimen de importación temporal

Incorpórese al régimen previsto en la Ley No 26909 a las actividades de transporte aéreo especial y de aviación general con fines de instrucción, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.

Amplíase el plazo establecido en el artículo 2o de la Ley No 26909 hasta el 31 de diciembre del 2002.

QUINTA. - Del rol subsidiario del Estado

En cumplimiento de su rol subsidiario, el Estado, a través de la empresa Transportes Aéreos Nacionales de Selva - TANS, realizará las actividades de Aviación Comercial previstas en la presente Ley y adicionalmente, cumplirá las actividades aerocomerciales en apoyo al desarrollo económico e integración nacional. Para estos efectos, la operación de TANS se sujetará a las siguientes condiciones:

- a) Prestará sus servicios en igualdad de condiciones que el sector privado, siéndole de aplicación el régimen tributario común, así como las tasas y derechos correspondientes al uso de infraestructura aeroportuaria;
- b) Se regirá por las normas que regulan a las personas jurídicas de derecho privado en materia de registro de sus operaciones, contabilidad, emisión de comprobantes de pago, boletaje, planillas, estados financieros, fiscalización y todas aquellas propias de la actividad empresarial privada de transporte aéreo, y
- c) Las aeronaves y tripulación destinadas a la actividad aeronáutica estarán bajo el ámbito de la Autoridad Aeronáutica Civil, para efecto de los controles, certificaciones, habilitaciones, registros, licencias, permisos y demás regulaciones aplicables a la aviación civil.

SEXTA. - De la operación de talleres de mantenimiento aeronáutico por la Fuerza Aérea del Perú

Facúltase a la Fuerza Aérea del Perú a operar talleres de mantenimiento aeronáutico, previa autorización de funcionamiento emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la legislación vigente.

SÉTIMA. - De la regulación, inspección y vigilancia de las operaciones aeroportuarias

Precisase que la regulación, inspección y vigilancia de las operaciones aeroportuarias a que se refieren los Anexos del Convenio de Chicago de 1944, que efectúan tanto operadores privados como públicos, se encuentran exclusivamente a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En caso de verificarse la ocurrencia de una infracción en las operaciones aeroportuarias, la Dirección General de Aeronáutica Civil ordenará al infractor que adopte las acciones correctivas necesarias, sin perjuicio de las sanciones correspondientes a que haya lugar.

En los casos de los aeródromos otorgados en concesión, la Dirección General de Aeronáutica Civil informará al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, periódicamente o a solicitud de estas instituciones, el cumplimiento o incumplimiento de las normas sobre la materia.

OCTAVA. - Del reglamento de la presente Ley

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley dentro del plazo de 120 (ciento veinte) días, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la misma.

NOVENA. - De las derogatorias

Deróganse las Leyes No 15256, 24882, 26984 y 27085; el Decreto Legislativo No 670, salvo los artículos 8o, 9o y 10o; el Capítulo III y la Cuarta, Quinta y Sexta Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ley No 26917 y todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los ocho días del mes de abril del dos mil.

MARTHA HILDEBRANDT PÉREZ TREVIÑO

Presidenta del Congreso de la República

RICARDO MARCENARO FRERS

Primer Vicepresidente del Congreso de la República
AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA
POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de mayo del año dos mil.

ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI

Presidente Constitucional de la República

ALBERTO PANDOLFI ARBULÚ

Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

La Ley de Aeronáutica Civil ha sido modificada por:

* [Decreto Legislativo N° 999](#)

* [Ley N° 28525](#)