

**MTC**

**Aprueban Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil**

**DECRETO SUPREMO Nº 050-2001-MTC**

**CONCORDANCIAS:** R.D. Nº 021-2002-MTC-15.16  
R.D. Nº 163-2002-MTC-15.16  
R.D. Nº 176-2002-MTC-15.16  
R. Nº 360-2002-SUNARP-SN  
D.S. Nº 004-2003-JUS  
R.D. Nº 030-2004-MTC-12  
*D.U. Nº 005-2004*  
LEY Nº 28404  
D.S. Nº 007-2006-MTC (Aprueban Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil)

Circular Nº S-626-2007 (Establecen información que las empresas de seguros deben remitir a la Dirección General de Aeronáutica Civil sobre coberturas de aviación contratadas según la Ley Nº 27261 y su Reglamento)

D.S. Nº 120-2007-MTC-12 (Aprueban texto modificatorio de la Parte 11 “Procedimientos Generales de Elaboración Normativa de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP)

R.D. Nº 159-2007-MTC-12 (Aprueban Directiva Técnica Extraordinaria Nº 001-2007 que regula los niveles de ruido permisibles para los aviones propulsados por hélice y helicópteros que operan en el territorio peruano)

R. Nº 061-2009-PCM-SD (Aprueban Directiva para el proceso de transferencia de los Aeródromos regionales y locales a los Gobiernos Regionales y Locales)

R.D. Nº 294-2010-MTC-12 (Aprueban texto de la Parte 311 “Servicios de Tránsito Aéreo” de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú)

R.D. Nº 302-2010-MTC-12 (RAP 303 - Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea)

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley Nº 27261 se aprobó la nueva ley de Aeronáutica Civil, la misma que establece en su Octava Disposición Transitoria y Final que el Poder Ejecutivo debe reglamentarla;

Que, con fecha 9 de agosto de 2001 se prepublicó un Proyecto de Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, en el Diario Oficial El Peruano, el mismo que fue objeto de diversos comentarios y observaciones por parte de diversas entidades, operadores y público en general;

Que, luego de efectuar el respectivo análisis de dichos comentarios y observaciones, se ha elaborado el proyecto definitivo del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil;

De conformidad con lo establecido en el inciso 8) del Artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA:

**Artículo 1.-** Aprobar el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, que consta de 330 Artículos, 7 Disposiciones Complementarias y 12 Disposiciones Transitorias y Finales el cual forma parte del presente Decreto Supremo.

**Artículo 2.-** El presente Decreto Supremo será refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiún días del mes de diciembre del año dos mil uno.

ALEJANDRO TOLEDO  
Presidente Constitucional de la República

ROBERTO DAÑINO ZAPATA  
Presidente del Consejo de Ministros

LUIS CHANG REYES  
Ministro de Transportes, Comunicaciones,  
Vivienda y Construcción

## **REGLAMENTO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL N° 27261**

### **TITULO I**

### **AERONÁUTICA CIVIL**

### **CAPÍTULO I**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.-** La Aeronáutica Civil se rige por la Constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales vigentes, por la Ley de Aeronáutica Civil del Perú - Ley N° 27261, su reglamentación y por los usos y costumbres de la actividad aeronáutica internacional.

**Artículo 2.-** Cuando en el presente Reglamento se haga referencia a la OACI, se entenderá que se trata de la Organización de Aviación Civil Internacional; cuando se haga referencia al Convenio de Chicago, se entenderá que se trata del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, elaborado en Chicago el 7 de diciembre de 1944; cuando se haga referencia a la Ley, se entenderá que se trata de la Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261.

Quando en la Ley y en el presente reglamento, se haga referencia a la reglamentación, se entenderá al conjunto de normas y disposiciones que regulan los aspectos previstos en la Ley, incluyendo el presente reglamento.

Los aspectos de orden técnico y operativo que regulan las actividades aeronáuticas civiles se rigen por:

a) Los Anexos Técnicos del presente Reglamento aprobados por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (MTC) mediante Resolución Ministerial, sobre la base de los Anexos del Convenio de Chicago y las Normas y Métodos Recomendados por la OACI;

**CONCORDANCIAS:** R.M. N° 104-2003-MTC-02

b) Las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP), aprobadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) mediante Resolución Directoral; y

c) Las directivas y manuales técnicos y de procedimientos que expide la DGAC mediante Resolución Directoral;

d) Los documentos, circulares y normas técnicas complementarias establecidas por la DGAC a través de sus órganos competentes.

**Artículo 3.-** Para efectos de la reglamentación de la Ley, cuando exista conflicto entre una norma aeronáutica y otra de igual jerarquía, se preferirá la norma aeronáutica. Cuando exista conflicto entre dos normas aeronáuticas de igual jerarquía, se preferirá la que proteja en mayor medida la seguridad de las operaciones aéreas.

**Artículo 4.-** Se considera Aeronáutica Civil al conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles, incluyendo las aeronaves de propiedad del Estado, a que se refiere el Artículo 38.3 de la Ley.

**Artículo 5.-** La actividad aeronáutica civil está reservada exclusivamente al sector privado de conformidad con el Artículo 5.1 de la Ley y el D.S. N° 034-2001-PCM, que precisa la competencia del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado.

Ninguna entidad del Estado puede efectuar actividades de aviación civil bajo forma o modalidad alguna, salvo actividades de aviación comercial realizadas de manera subsidiaria, cuando existan razones de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional declaradas mediante Ley expresa conforme al Artículo 60 de la Constitución Política del Perú y el Artículo 5.2 de la Ley.

En todos los casos, estas actividades se someten a las condiciones, requisitos y obligaciones de índole técnico, económico - financiero y legal que rigen la actividad aeronáutica civil conforme al literal d) del Artículo 9 de la Ley, para lo cual, requieren de las autorizaciones establecidas en la Ley y su reglamentación.

## CAPÍTULO II

### AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL

**Artículo 6.-** La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento.

Para tales efectos, la DGAC ostenta autonomía técnica, administrativa y financiera y está facultada a dictar las normas y establecer los procedimientos, criterios y requerimientos que sean necesarios, a fin de garantizar la seguridad operacional de las actividades de aeronáutica civil.

**Artículo 7.-** La DGAC con una antelación de quince (15) días calendario, pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP a que se refiere el literal c) del Artículo 9 de la Ley.

**CONCORDANCIAS:**

- R.D. N° 158-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 167-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 099-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 179-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 195-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 220-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 234-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 235-2002-MTC-15.16
- R.D. N° 283-2002-MTC-12
- R.D. N° 093-2003-MTC-12
- R.D. N° 162-2003-MTC-12
- R.D. N° 0150-2004-MTC-12

R.D. Nº 143-2005-MTC-12  
R.D. Nº 169-2005-MTC-12  
R.D. Nº 0200-2005-MTC-12  
R.D. Nº 017-2006-MTC-12  
R.D. Nº 052-2006-MTC-12

**Artículo 8.-** A los efectos de lo dispuesto en el literal f) del Artículo 9 de la Ley, se entiende por aceptar las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes, al acto de aprobarlas, estableciendo en ellas los alcances y limitaciones que la DGAC considere pertinentes como resultado del proceso de Certificación.

**Artículo 9.-** La designación de los representantes peruanos ante la OACI y otros organismos internacionales relacionados con la aeronáutica civil, se realiza por Resolución Suprema del Sector de Relaciones Exteriores a propuesta de la DGAC.

**Artículo 10.-** La DGAC aprueba mediante Resolución Directoral la Publicación de Información Aeronáutica (AIP - Aeronautical Information Publication), sus enmiendas y suplementos. Asimismo, es competente para emitir circulares de información aeronáutica y en su caso, disponer la emisión de Avisos a los Aviadores (NOTAM- Notice to Air-men) y de cualquier otro documento de información aeronáutica.

La DGAC regula y aprueba todos los procedimientos, reglas y métodos aplicados a los servicios de tránsito aéreo.

**Artículo 11.-** Los requisitos específicos, condiciones y procedimientos para otorgar, modificar y revocar o suspender los certificados de explotador, conformidades de operación, especificaciones técnicas de operación y toda otra autorización técnica de actividades de aeronáutica civil, son establecidos por la DGAC mediante Resolución Directoral.

**Artículo 12.-** El Director General de Aeronáutica Civil puede negociar y suscribir convenios de cooperación y asistencia en materia de aeronáutica civil de índole técnico.

El Director General de Aeronáutica Civil, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, puede negociar y suscribir acuerdos en materia aerocomercial, los que para entrar en vigencia, deben ser ratificados mediante Decreto Supremo debidamente refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Asimismo, puede negociar y suscribir actas o memoranda de entendimiento, los que para entrar en vigencia deben ser ratificados por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

**CONCORDANCIAS:** R.M. Nº 816-2005-MTC-02 (Ratifican el "Acta de la Reunión de Consulta entre Autoridades Aeronáuticas de las Repúblicas de Perú y Argentina")

**Artículo 13.-** Es obligación de la DGAC el control, vigilancia, supervisión, inspección, fiscalización y sanción de todas las actividades aeronáuticas de Aviación Civil, tales como las actividades de aviación comercial o general, aeródromos y aeropuertos, aeroclubes, paracaidismo, ultraligeros, planeadores, globos aerostáticos, dirigibles, talleres de mantenimiento aeronáutico y estaciones reparadoras, así como las escuelas de aviación de tripulantes técnicos y centros de instrucción de despachadores de vuelo, controladores de tránsito aéreo y de técnicos de mantenimiento.

Las facultades de control y fiscalización pueden ser ejercidas por las direcciones de línea de la DGAC. La suspensión de actividades aeronáuticas y la prohibición del empleo de material de vuelo, pueden ser dispuestas por dichas direcciones ante el incumplimiento de los requisitos para la circulación previstos en la Ley o su reglamentación.

En casos debidamente justificados y cuando se trata de situaciones en las que existe riesgo inminente de la seguridad de las operaciones aéreas, las facultades a que se refiere el párrafo anterior pueden ser ejercidas, como medidas preventivas, por los inspectores de la DGAC, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Manual del Inspector de Operaciones o de Aeronavegabilidad de la DGAC.

"Adicionalmente, en ejercicio de las facultades de control y fiscalización, los inspectores de la DGAC podrán como medida preventiva, suspender las actividades del personal aeronáutico cuando detecten que el mismo no cumple con los procedimientos, disposiciones, directivas o métodos técnicos o con las normas que les son aplicables, hechos que evidencian el deterioro o pérdida de capacidad técnica. En estos casos, el inspector de la DGAC deberá retener la licencia del personal aeronáutico hasta que éste acredite que ha adoptado las medidas correctivas dispuestas por la DGAC, conforme a sus manuales de procedimientos." (\*)

**(\*) Párrafo incorporado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 048-2010-MTC, publicado el 08 octubre 2010.**

"La retención de la licencia implica la suspensión temporal de sus habilitaciones." (\*)

**(\*) Párrafo incorporado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 048-2010-MTC, publicado el 08 octubre 2010.**

"Las medidas preventivas no constituyen sanciones y tienen naturaleza temporal." (\*)

**(\*) Párrafo incorporado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 048-2010-MTC, publicado el 08 octubre 2010.**

**Artículo 14.-** Los inspectores debidamente identificados a que se refiere el Artículo 11.2 de la Ley son competentes, según su especialidad, para verificar las capacidades exigidas a los titulares de autorizaciones para realizar actividades de aeronáutica civil.

**Artículo 15.-** La obligación de entregar toda la información o documentación a que se refiere el Artículo 11.3 de la Ley, comprende a los titulares de todas las autorizaciones para realizar actividades de Aeronáutica Civil otorgadas por la DGAC.

La información y documentación a que se refiere el párrafo anterior, tiene carácter confidencial y reservado y es requerida para acreditar, mantener y controlar las capacidades técnica, legal y económico - financiera de los explotadores. A estos efectos, la DGAC establece los mecanismos de seguridad que sean necesarios.

**Artículo 16.-** A efectos de lo señalado en el Artículo 11.4 de la Ley, la DGAC, emite el informe técnico que sustenta la delegación a realizarse, señalándose en él la conveniencia de la medida a adoptarse.

**Artículo 17.-** La resolución que expide el Viceministro de Transportes, en segunda y última instancia administrativa, causa estado a efectos de la acción contencioso administrativa a la que se refiere el Artículo 148 de la Constitución Política del Perú.

## TÍTULO II

### CIRCULACIÓN AÉREA

#### CAPÍTULO I

#### PRINCIPIOS GENERALES

**Artículo 18.-** El ingreso, tránsito y salida de aeronaves del territorio nacional se rige por lo establecido en la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico “Reglamento del Aire” del presente Reglamento y demás disposiciones que emita la DGAC.

**Artículo 19.-** La restricción, suspensión o prohibición del tránsito aéreo por razones de seguridad de vuelo se disponen mediante Resolución Directoral de la DGAC, comunicando lo pertinente al organismo de control de tránsito aéreo, a los operadores y cuando corresponda, a la OACI.

La Resolución Directoral establece las condiciones, alcances, modalidades y demás características de estas limitaciones.

**Artículo 20.-** La DGAC puede exigir que toda aeronave que penetre en zonas restringidas o prohibidas, aterrice en el aeropuerto que se le designe para tal efecto.

**Artículo 21.-** Las aeronaves civiles deben operar en aeródromos y aeropuertos debidamente autorizados y cumplir con los procedimientos, condiciones y formalidades establecidos por las normas correspondientes.

El explotador de la aeronave es responsable frente al explotador del aeródromo por los daños y perjuicios que ocasione el incumplimiento de las normas a que se refiere el párrafo anterior.

**Artículo 22.-** La DGAC puede autorizar el uso de franjas de aterrizaje y despegue u otras áreas fuera de aeródromos autorizados, por razones debidamente justificadas y en atención a la naturaleza y necesidades de las operaciones que se realicen.

En todos los casos, la autorización a que se refiere el párrafo anterior tiene carácter excepcional y se otorga por un período de noventa días prorrogables por una sola vez y exclusivamente para uso del titular de la autorización y para los fines que en ella se indiquen. Las aeronaves que operen en las áreas antes señaladas deben contar con los permisos correspondientes y la cobertura de seguros adecuada al carácter excepcional de estas autorizaciones.

El incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización conlleva la inmediata cancelación de la misma.

**Artículo 23.-** El propietario o explotador de un aeródromo privado o quien haga sus veces, no puede oponerse al aterrizaje de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia, de caso fortuito o de fuerza mayor, ni impedir la continuación del vuelo.

El aterrizaje en un aeródromo privado otorga derecho al propietario para reclamar la justa retribución por el uso de los servicios e instalaciones que de dicha circunstancia se derive.

**Artículo 24.-** El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, se rige por la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico “Transporte de Mercancías Peligrosas” del presente Reglamento y demás disposiciones que emita la DGAC y otras que resulten pertinentes.

El transportador puede bajo su cuenta, costo y riesgo, exigir la verificación del contenido de la mercancía a ser embarcada a fin de comprobar la veracidad de la declaración formulada por el embarcador. La falsedad en la declaración, tratándose de mercancías peligrosas, será puesta en conocimiento de la DGAC para los fines legales pertinentes.

**Artículo 25.-** Toda aeronave civil que circule por el espacio aéreo nacional debe portar sus respectivos certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y contar con seguros vigentes. Las operaciones de las aeronaves en territorio peruano y en todos los casos, las aeronaves de matrícula peruana, se realizan de conformidad con la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico “Operación de

Aeronaves” del presente Reglamento y demás disposiciones que emita la DGAC.

Toda la documentación antes indicada, así como toda la que corresponda al vuelo, debe estar debidamente actualizada y vigente.

**Artículo 26.-** Toda aeronave que transporte pasajeros, equipaje o carga, debe llevar a bordo la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino, así como los documentos que correspondan al equipaje y a la carga transportada. Dicha documentación está a disposición de las autoridades competentes.

**Artículo 27.-** Las aeronaves civiles deben llevar consigo el respectivo libro de a bordo, también llamado Bitácora o Informe Técnico de Vuelo (ITV).

El libro de a bordo puede ser solicitado en cualquier momento por los funcionarios competentes de la DGAC. El explotador está obligado a extender las copias del libro de a bordo que le sean requeridas.

**Artículo 28.-** El libro de a bordo debe ser presentado a la DGAC para su autorización, antes de ser utilizado por el explotador. El formato y características especiales del libro de a bordo es establecido por la DGAC.

## CAPÍTULO II

### ENTRADA, TRÁNSITO Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO PERUANO

**Artículo 29.-** Las aeronaves civiles peruanas y extranjeras deben contar con el respectivo permiso de operación o permiso de vuelo, según corresponda, para transitar en el espacio aéreo del territorio nacional.

**Artículo 30.-** La DGAC establece los procedimientos para atender las solicitudes y autorizaciones para el ingreso, tránsito y salida del país de aeronaves civiles con la celeridad que requieren las operaciones aéreas.

Toda autorización de ingreso, tránsito o salida del territorio nacional establece las condiciones, rutas y aerovías a ser utilizadas para tal efecto.

**Artículo 31.-** La importación o exportación de aeronaves y motores no requiere de autorización previa alguna.

**Artículo 32.-** La DGAC autoriza la salida del territorio nacional de las aeronaves y sus motores, siempre y cuando no exista resolución judicial que lo impida. Tratándose de aeronaves hipotecadas y motores prendados se requiere el consentimiento expreso del acreedor.

**Artículo 33.-** El piloto al mando de una aeronave que vuele sobre el territorio nacional está obligado a conocer las normas que rigen la circulación aérea en el país.

**Artículo 34.-** Los tripulantes y pasajeros de una aeronave dentro del territorio nacional están prohibidos de tomar fotografías de zonas militares, o cuando así le sea indicado por el piloto al mando de la aeronave.

**Artículo 35.-** Las autorizaciones para llevar a cabo trabajos de aerofotografía y similares, son otorgadas por la DGAC en coordinación con los organismos competentes según el caso.

**Artículo 36.-** Está prohibido arrojar de una aeronave en vuelo objetos, sustancias o elementos que puedan causar daños a las personas o bienes en la superficie, excepto en caso sea necesario para garantizar la seguridad de la aeronave, sin perjuicio del resarcimiento de los daños

**Artículo 37.-** La DGAC puede ordenar el aterrizaje de una aeronave civil en vuelo dentro del territorio nacional si ingresa sin la autorización debida, viola disposiciones relativas a la circulación aérea o cuando existan motivos razonables para determinar que se utiliza con propósitos incompatibles con los fines autorizados, disponiendo su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por la legislación nacional y en lo que corresponda, por el derecho internacional.

**Artículo 38.-** En los casos contemplados en el Artículo anterior, el piloto al mando de una aeronave civil que vuele sobre el territorio nacional está obligado a aterrizar cuando así lo ordena la DGAC, a través del Organismo de Control de Tránsito Aéreo.

### TÍTULO III

## INFRAESTRUCTURA

### CAPÍTULO I

## AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

**Artículo 39.-** La DGAC establece las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aeroportuarias.

**Artículo 40.-** Son aeródromos públicos los abiertos a la actividad aérea en general, sean de propiedad estatal, regional, municipal o privada. Son aeródromos privados los de uso exclusivo de sus propietarios o explotadores.

**CONCORDANCIA:** D.S. Nº 019-2007-MTC

**Artículo 41.-** El funcionamiento y uso de los aeródromos públicos y privados y las operaciones aéreas que en ellos se efectúan, se rigen por la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Aeródromos" de este Reglamento, y demás disposiciones que emita la DGAC.

**Artículo 42.-** Mediante Resolución Suprema del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, se determina y aprueba las áreas circundantes a cada aeropuerto de uso público que tienen la condición de zonas de dominio restringido de acuerdo al Plan Maestro respectivo. La Resolución Suprema constituye título suficiente para la inscripción de dicha condición en el Registro de la Propiedad Inmueble correspondiente.

**Artículo 43.-** Se denominan servicios de tránsito aéreo los que forman el conjunto de operaciones que, realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, tienen por objeto mantener la seguridad y el orden de la navegación aérea, tales como el control de tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas y radio-ayudas a la navegación aérea, los informes meteorológicos, satelitales y los servicios de balizamiento diurnos y nocturnos.

El uso de los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo se realiza de conformidad con lo dispuesto por la Ley, su reglamentación, los Anexos Técnicos "Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional", "Telecomunicaciones Aeronáuticas" y "Servicios de Tránsito Aéreo" del presente Reglamento y demás disposiciones que emita la DGAC.

Los servicios a que se refiere el presente artículo están sujetos a la respectiva contraprestación en las condiciones que establezca la DGAC o la entidad del Estado que por delegación tenga a su cargo la operación y administración de los mismos.



**Artículo 44.-** La construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeródromos, requiere de autorización previa de la DGAC.

Las personas que soliciten algunas de las autorizaciones previstas en el párrafo anterior, deben presentar:

- a) Solicitud en formato establecido por la DGAC;
- b) Título que acredite la propiedad o legítima posesión de los terrenos según corresponda;
- c) Expediente Técnico que incluya un estudio de impacto ambiental;
- d) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes; y,
- e) Los demás requisitos que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones.

**Artículo 45.-** El propietario o explotador de un aeródromo está obligado a mantenerlo o conservarlo de acuerdo a las características consignadas en su autorización de funcionamiento y a comunicar a la DGAC las limitaciones temporales o permanentes que afecten su uso.

**Artículo 46.-** La DGAC puede disponer que uno o más aeródromos privados sean abiertos temporalmente al uso público, sólo cuando por razones de emergencia ello sea necesario. En este caso el propietario tiene derecho a reclamar la justa retribución por su uso y por los servicios que preste, utilizando como referencia las tarifas que al respecto establecen los organismos competentes.

**Artículo 47.-** La DGAC autoriza el funcionamiento de aeródromos públicos y privados y de aeropuertos nacionales o internacionales, mediante Resolución Directoral, detallando su clasificación, características y estado operacional. Asimismo, dispone su clausura definitiva, temporal o restricción de funcionamiento.

El inicio de las operaciones de los aeropuertos y aeródromos públicos y privados está sujeto a la obtención por el explotador del correspondiente Certificado de Operación y Servicios Aeroportuarios, conforme a los requerimientos y exigencias establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

**Artículo 48.-** La DGAC establece la categorización de los aeródromos y aeropuertos públicos del país.

**Artículo 49.-** Todo aeropuerto debe contar con un Plan Maestro que establece la proyección que tendrá, a fin de satisfacer la demanda de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, los que son aprobados mediante Resolución Directoral de la DGAC.

Adicionalmente, todo aeropuerto debe contar con un plan de seguridad, formulado de conformidad con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y con el respectivo Plan Maestro.

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil es aprobado mediante Resolución Ministerial del MTC.

**Artículo 50.-** El funcionamiento de los aeródromos y aeropuertos debe ser compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y la protección del medio ambiente, de conformidad con la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Protección del Medio Ambiente" del presente Reglamento y demás disposiciones que emita la DGAC. A estos efectos, la DGAC, en coordinación con las autoridades competentes, supervisa y vigila que la actividad aeroportuaria cumpla con las normas nacionales e internacionales sobre la materia.

## CAPÍTULO II

**LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA**

**Artículo 51.-** Las construcciones o instalaciones en los terrenos adyacentes y circundantes a los aeródromos así como los obstáculos que constituyen peligro para el tránsito aéreo están sujetos a las limitaciones a la propiedad privada establecidas en la Ley y en el presente Reglamento.

Para tales efectos y dentro de las áreas cubiertas por las superficies limitadoras de obstáculos quedan prohibidas plantaciones, construcciones, instalación de líneas eléctricas, teleféricos, telefónicas, incluyendo torres para servicios de radio, radar, televisión, telefonía inalámbrica, ferrovías, carreteras y en general cualquier obra u objeto que afecte la seguridad de las operaciones aéreas.

**Artículo 52.-** Las superficies limitadoras de obstáculos definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones aéreas. Dichas superficies marcan los límites hasta donde los objetos pueden proyectarse en el espacio aéreo, por lo que ningún obstáculo debe sobrepasarlas. Las dimensiones, pendientes y otras características de las superficies limitadoras de obstáculos son descritas en el Anexo Técnico "Aeródromos" del presente Reglamento.

**Artículo 53.-** La determinación de las superficies limitadoras de obstáculos en los aeródromos públicos se efectúa mediante Resolución Directoral de la DGAC.

En el caso de aeródromos privados, el propietario o explotador determina las superficies limitadoras de obstáculos, las mismas que son aprobadas por la DGAC.

Una vez inscritas las superficies limitadoras de obstáculos determinadas conforme al Artículo 32 de la Ley, la zonificación relativa a dichas áreas será establecida por las autoridades municipales competentes en coordinación con la DGAC.

**Artículo 54.-** Para la ejecución de obras dentro de áreas sujetas a limitaciones a la propiedad privada se requiere de autorización previa de la DGAC. Los gobiernos regionales, locales y otras autoridades no pueden, bajo responsabilidad, otorgar licencia de construcción ni permitir o ejecutar obras sin dicha autorización.

**Artículo 55.-** La DGAC ordena la colocación de señales de peligro sobre las construcciones, áreas elevadas y en general, sobre cualquier obstáculo artificial de propiedad pública o privada que constituya riesgo para las operaciones aéreas. Los gastos para su instalación y funcionamiento son responsabilidad del propietario o del explotador, según corresponda.

En caso de incumplimiento, la DGAC o el propietario del aeródromo privado, en su caso, pueden requerir judicialmente la señalización, pudiendo ésta ser ejecutada por cuenta y costo del propietario o explotador, según corresponda. El infractor está obligado a restituir todos los gastos en que incurra.

**CAPÍTULO III****FACILITACIÓN**

**Artículo 56.-** El Comité Nacional de Facilitación promueve el establecimiento, aplicación, modificación o supresión de normas, procedimientos, instalaciones y servicios que afecten la entrada y salida del país de aeronaves y de las personas y mercancías transportadas por las mismas, a fin de simplificar los requisitos, acelerar los trámites y adecuar los medios utilizados, de conformidad con la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Facilitación" del presente Reglamento y las demás disposiciones que emita la DGAC.

**Artículo 57.-** El Comité Nacional de Facilitación está integrado, entre otros, por los

- El Director General de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
- El Director de Asuntos Aéreos y del Espacio del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- El Director General de Migraciones y Naturalización.
- El Superintendente Nacional de Aduanas.
- El Gerente General de CORPAC S.A.
- El Director Nacional del SENASA.
- El Director Nacional de Turismo del MITINCI.
- Un representante del Ministerio de Salud.
- El Presidente de CANATUR.
- El Gerente General de OSITRAN.
- Un representante de la Policía Nacional del Perú.
- Un representante de los explotadores privados de aeropuertos nacionales.
- Un representante de las empresas de transporte aéreo nacional.
- Un representante de las empresas de transporte aéreo internacional.

**Artículo 58.-** Cada organismo y entidad integrante del Comité Nacional de Facilitación designa por lo menos un representante alterno, el que debe estar debidamente acreditado e investido de los poderes de representación y decisión necesarios para resolver los asuntos de competencia del Comité.

Los miembros del Comité Nacional de Facilitación deben asistir a las reuniones del mismo, participar en sus deliberaciones, realizar los trabajos que les sean encomendados y cumplir con los encargos que les sean asignados, informando al Comité del resultado de sus gestiones.

**Artículo 59.-** Son funciones y atribuciones del Comité Nacional de Facilitación:

- a) Disponer y evaluar el cumplimiento de las normas y procedimientos sobre Facilitación por parte de los explotadores de aeropuertos a nivel nacional.
- b) Aprobar el Programa Nacional de Facilitación.
- c) Proponer las modificaciones necesarias para agilizar y simplificar las normas y procedimientos sobre Facilitación.
- d) Solicitar informes, efectuar observaciones y recomendaciones a los explotadores de aeropuertos y a los explotadores aéreos en asuntos de su competencia.
- e) Formular su Reglamento de Organización y Funciones, el mismo que será aprobado por Resolución Suprema del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

El Comité Nacional de Facilitación está facultado para dirigirse directamente a cualquier entidad u organismo público o privado del país o del extranjero, para los fines del cumplimiento de sus funciones y del ejercicio de sus atribuciones.

**Artículo 60.-** El Comité Nacional de Facilitación se reúne a convocatoria de su Presidente por lo menos cada dos meses. Está facultado para constituir grupos o subcomités de trabajo integrados por todos sus miembros o parte de ellos y representantes de otros organismos o entidades públicas o privadas, en los casos que resulte necesario.

**Artículo 61.-** En cada aeropuerto internacional se constituye un Comité de Facilitación de Aeropuerto que será presidido por el Jefe de Aeropuerto o quien haga sus veces, en el caso de aeropuertos concesionados.

Los Comités de Facilitación de Aeropuertos dependen funcionalmente del Comité Nacional

de Facilitación y están integrados, entre otros, por los responsables de los controles de aduana, migración, policía, salud, agricultura, por un representante de las empresas aéreas nacionales y por un representante de las empresas aéreas extranjeras, que operen en el aeropuerto.

En los aeropuertos nacionales pueden constituirse Comités de Facilitación presididos por el Jefe de Aeropuerto o quien haga sus veces en el caso de aeropuertos concesionados, e integrados por representantes de las líneas aéreas que operan en el mismo y de representantes de los organismos públicos y entidades privadas vinculadas a la actividad turística y de comercio.

**Artículo 62.-** Los Comités de Facilitación de Aeropuertos formularán su reglamento de organización y funciones en el plazo máximo de treinta (30) días de constituidos, el mismo que es sometido a la aprobación del Comité Nacional de Facilitación.

## TÍTULO IV

### AERONAVES

#### CAPÍTULO I

#### NACIONALIDAD, INSCRIPCIÓN Y MATRÍCULA

**Artículo 63.-** Toda aeronave civil inscrita en el Registro Público de Aeronaves cuenta con marcas distintivas de nacionalidad y de matrícula peruana. Las marcas distintivas de nacionalidad y de matrícula deben fijarse en el exterior de la aeronave en la forma y con las características que establezca la DGAC de conformidad con la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de Aeronaves" del presente Reglamento, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás disposiciones que emita la DGAC.

El Registro Público de Aeronaves otorga la matrícula nacional peruana a aquellas aeronaves que cuentan con la aprobación de la Subdirección de Aeronavegabilidad de la DGAC y que reúnen las condiciones establecidas en la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamentación, así como de acuerdo a las leyes y normas que la complementen.

**Artículo 64.-** Las marcas de nacionalidad que identifican a una aeronave civil nacional son las letras "OB", seguidas por la correspondiente numeración de matrícula. La numeración de matrícula comprende los números de matrícula correlativos de acuerdo al orden de inscripción de la aeronave en el Registro Público de Aeronaves. La condición de provisional de la matrícula asignada, se identifica con la letra "P", que figura a continuación de la numeración correspondiente. Ninguna aeronave puede tener la misma numeración de matrícula que otra.

En el caso de traslado de aeronaves para el ingreso al país o para la salida definitiva del territorio nacional, se asigna una matrícula especial en la que se consigna la letra "T" a continuación de la numeración correspondiente. El plazo de vigencia de la matrícula de traslado no excede en ningún caso de treinta (30) días calendario desde su fecha de emisión.

**Artículo 65.-** Corresponde la matrícula peruana definitiva a las aeronaves que se inscriben con el respectivo título traslativo de propiedad en el Registro Público de Aeronaves, sin que medie ningún tipo de reserva o condición a favor del vendedor o de tercero. La transferencia debe realizarse a favor de una persona natural de nacionalidad peruana o extranjera que tenga domicilio permanente en el Perú de acuerdo a la legislación de la materia, o a una persona jurídica constituida conforme a las leyes peruanas cuyo domicilio legal se encuentre localizado en el Perú según lo establecido en el Artículo 47.1 de la Ley.

**Artículo 66.-** Pueden obtener matrícula peruana provisional, a solicitud del explotador:

a) Las aeronaves adquiridas por las personas a que se refiere el Artículo 47 de la Ley

mediante contratos de transferencia de propiedad en los que se pacten reservas de propiedad o cláusulas condicionales de retención de dominio.

b) Las aeronaves sujetas a contratos de arrendamiento que son de propiedad de personas naturales o jurídicas extranjeras, en cuyo caso, la matrícula provisional se otorga a favor del explotador de la aeronave que cumpla con los requisitos establecidos en el Artículo 47.1 de la Ley, si el contrato lo autoriza a tal efecto.

c) Las aeronaves destinadas a actividades de Aviación General de propiedad de personas naturales extranjeras o jurídicas no constituidas en el país, que tienen domicilio permanente en territorio peruano.

**Artículo 67.-** Corresponde la asignación de matrícula peruana definitiva a las aeronaves extranjeras o nacionales cuya matrícula es cancelada, en los casos de incautación, declaración de abandono y entrega en uso a la DGAC, de conformidad con el Artículo 56.2 de la Ley y lo dispuesto por el presente Reglamento.

**Artículo 68.-** El Registro Público de Aeronaves emite el respectivo certificado de matrícula bajo las siguientes condiciones:

a) Certificado de matrícula definitiva, con una vigencia indefinida.

b) Certificado de matrícula provisional con una vigencia de hasta cinco (5) años, según el plazo establecido en la documentación aduanera pertinente que acredita el ingreso de la aeronave.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en los casos de contratos de arrendamiento con una vigencia menor al plazo indicado, la vigencia del certificado de matrícula provisional es aquella que establece el contrato; en los casos de contratos de arrendamiento con una vigencia mayor al plazo indicado, debe solicitarse la renovación de la matrícula provisional a su vencimiento y tantas veces como sea necesario hasta cubrir el término de vigencia total del arrendamiento.

**Artículo 69.-** La matrícula peruana se cancela:

a) A solicitud del propietario de la aeronave, en los casos que obtenga resolución judicial para la inmovilización de la aeronave, conforme a lo establecido en los Artículos 25.1 b) y 66.2 de la Ley.

b) A solicitud del arrendador, si en el respectivo contrato de arrendamiento se acordó facultarlo para tal efecto.

c) A solicitud del explotador de la aeronave.

d) Por mandato judicial.

e) Por declaración de pérdida, inutilización o destrucción de la aeronave, mediante Resolución Directoral emitida por la DGAC.

f) Por declaración de abandono de la aeronave, mediante Resolución Directoral emitida por la DGAC.

g) Por la salida definitiva de la aeronave. En este caso la DGAC comunica a la autoridad aeronáutica de destino de la aeronave la cancelación de la matrícula respectiva.

h) Por la venta o transferencia de dominio bajo cualquier modalidad que conlleve derecho de propiedad a favor de persona natural extranjera sin domicilio permanente en el Perú o de persona

jurídica extranjera, salvo si se trata de aeronaves destinadas a actividades de Aviación General.

i) Por requerimiento de la DGAC cuando exista más de una matrícula otorgada a una misma aeronave.

En los casos de los incisos a), b), c), e) y g) se cancela la matrícula peruana siempre que la aeronave no se encuentre afectada con gravamen o carga, salvo que exista consentimiento expreso del acreedor cuyo derecho se encuentre inscrito, mediante documento otorgado con las formalidades del principal.

**Artículo 70.-** En los casos previstos en el inciso e) del artículo anterior, el Registro Público de Aeronaves informa a solicitud de la DGAC, respecto a las cargas y gravámenes que pesen sobre las aeronaves objeto de declaración de pérdida, inutilización o destrucción.

Producida la declaración de pérdida, inutilización, destrucción o abandono de la aeronave, el Registro Público de Aeronaves la inscribe de oficio, bastando para ello la notificación de la correspondiente Resolución Directoral por parte de la DGAC.

**Artículo 71.-** En todos los casos a que se refiere el Artículo 69, salvo los previstos en el inciso b) y d), se requiere acreditar la inexistencia de adeudos con la Superintendencia Nacional de Administración de Aduanas.

## CAPÍTULO II

### REGISTRO PÚBLICO DE AERONAVES

**Artículo 72.-** El Registro Público de Aeronaves se rige por lo dispuesto en la Ley, su reglamentación y por el Código Civil. En lo que se refiere a los requisitos y procedimientos registrales, se rige por las leyes y reglamentos sobre la materia y las disposiciones y resoluciones de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 43

**Artículo 73.-** El Registro Público de Aeronaves comprende el Registro de Aeronaves, el Registro de Motores y el Registro de Contratos de Utilización de Aeronaves.

En el Registro de Contratos de Utilización de Aeronaves al que se refiere el literal e) del Artículo 44 de la Ley, se inscriben los contratos de utilización de aeronaves, sean de matrícula extranjera o en su caso, de matrícula peruana.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 44

**Artículo 74.-** Las aeronaves y los motores se inscriben en el Registro Público de Aeronaves a solicitud de parte. En el caso de inscripción de aeronaves que cuentan con motores instalados, la inscripción de ésta conlleva la de sus motores en el registro pertinente.

**Artículo 75.-** Los derechos de posesión sobre las aeronaves y motores a que se refiere el inciso b) del Artículo 44 de la Ley, son los que corresponden a quienes ostentan la calidad de explotador o legítimo poseedor de las mismas.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 44.b

**Artículo 76.-** Para la inscripción en el Registro Público de Aeronaves de modificaciones sustanciales a una aeronave civil que conlleven la revaluación del Certificado Tipo de la misma, se requiere de la previa conformidad técnica de la DGAC.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 44.d

**Artículo 77.-** La inscripción de cualquier hecho o acto jurídico que modifique la situación jurídica de los motores y aeronaves nacionales, sólo procede en los casos en que dichos bienes se encuentren previamente inscritos.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 44.f

**Artículo 78.-** En caso que los actos o contratos sean otorgados en el extranjero, la documentación debe contar con las formalidades requeridas en lugar de su celebración.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 45.2

**Artículo 79.-** El Registro Público de Aeronaves realiza anotaciones preventivas en los siguientes casos:

a) En las solicitudes de inscripción de contratos de utilización de aeronaves, cuando existe defecto formal que no desnaturaliza el contenido y objeto del contrato.

b) En las solicitudes de inscripción de aeronaves y de asignación de matrícula provisional, siempre y cuando se acredite el desregistro en el estado de matrícula original de la aeronave.

**Artículo 80.-** La anotación preventiva tiene una vigencia de noventa (90) días calendario contados a partir de la fecha del asiento registraj respectivo. Dicho plazo puede ser prorrogado por noventa (90) días calendario adicionales, por única vez y a solicitud de parte. Vencidos los términos antes indicados sin que se hayan subsanado los defectos que dieron origen a la anotación preventiva, quedan canceladas de oficio las inscripciones efectuadas así como las matrículas otorgadas.

**Artículo 81.-** A los efectos de la Ley de Aeronáutica Civil y de este Reglamento, se entiende por instrumento privado debidamente autenticado, aquél cuyas firmas están certificadas por notario público o autoridad judicial. Los instrumentos otorgados en el extranjero y destinados a producir efectos en el territorio de la República del Perú, deben contar con la certificación de la autoridad consular peruana y la correspondiente legalización del Ministerio de Relaciones Exteriores.

**Artículo 82.-** La inscripción del dominio sobre motores y aeronaves en construcción, se efectúa conforme al procedimiento establecido por el Registro Público de Aeronaves.

La DGAC emite las certificaciones de las aeronaves o motores en construcción y mantiene actualizado de su avance al Registro Público de Aeronaves.

### **CAPÍTULO III**

#### **PRENDA, HIPOTECA, EMBARGO Y PREFERENCIA**

**Artículo 83.-** La hipoteca de aeronaves se constituye por escritura pública, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 1098 del Código Civil. El instrumento contiene, por lo menos, la siguiente información:

- a) El nombre o razón social y domicilio de las partes contratantes.
- b) La marca de fábrica, modelo, número de serie y cualquier otro dato que sirva para identificar a la aeronave.
- c) La matrícula de la aeronave.
- d) El monto del crédito, el interés convenido, el plazo y lugar de celebración del contrato.
- e) El grado de avance de la construcción si la aeronave se encuentra en esa condición.
- f) El régimen legal de los motores de la aeronave.

Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos señalados, se hace la transcripción del contrato.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 51.1

**Artículo 84.-** La prenda de motores se constituye por documento privado con legalización de firmas de las partes ante Notario y surte efecto a partir de su inscripción en el Registro de Motores.

El contrato de constitución de prenda contiene, al menos, la siguiente información:

- a) El nombre o razón social y domicilio de las partes contratantes.
- b) La marca, modelo, serie y otras características que permitan identificar de manera cierta al motor prendado.
- c) Los datos de inscripción del motor, si se trata de prenda con entrega jurídica del bien.
- d) El monto del crédito, el interés acordado, el plazo y lugar de celebración del contrato y el lugar del cumplimiento de la obligación.
- e) La matrícula de la aeronave donde se encuentra instalado el motor, de ser el caso.

En los casos señalados en el Artículo 50.1 de la Ley, los acreedores hipotecarios o prendarios de los mismos, pueden ejercer su derecho sobre los materiales y efectos de los motores recuperados de acuerdo a la prelación que la Ley indica.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 51.1

**Artículo 85.-** Salvo estipulación en contrario, la hipoteca se extiende a las indemnizaciones de los seguros por pérdida o avería de la aeronave hipotecada, incluyendo sus elementos, partes y accesorios, si esta se encuentra en construcción, así como también a las indemnizaciones por daños causados a la aeronave por un tercero.

Es nulo todo pago que no se ajusta al orden de preferencia establecido en la Ley.

**Artículo 86.-** El consentimiento del acreedor para la salida al exterior de aeronaves hipotecadas y de motores prendados, debe constar por escrito con legalización de firmas por Notario.

**Artículo 87.-** La hipoteca sobre aeronaves y la prenda sobre motores de aeronaves, se extinguen de pleno derecho a los cinco (5) y tres (3) años respectivamente, contados desde la fecha de su inscripción, salvo que se hubiese pactado contractualmente plazos mayores para el cumplimiento de la obligación, en cuyo caso el plazo de extinción se cuenta a partir de esta fecha.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Arts. 51.2 y 51.3

**Artículo 88.-** Los gastos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave y sus partes componentes a los que alude el Artículo 52.1 de la Ley son los señalados en el Artículo 152 de la misma. Estos gastos están a cargo del explotador y en el caso de actividades de Aviación General, del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 52.1

**Artículo 89.-** A efectos de la determinación de los créditos preferentes por los gastos provenientes de la búsqueda, asistencia y salvamento de una aeronave, el Ministerio de Defensa



identifica a los participantes en dichas acciones.

Son créditos preferentes los gastos producidos en la remoción y reparación de aeronaves y sus partes componentes que cuentan con la debida autorización de la DGAC.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 52.1

**Artículo 90.-** La pérdida del derecho de preferencia por falta de inscripción en el Registro Público de Aeronaves no perjudica al acreedor, quien tiene expedito su derecho para iniciar las acciones que la ley le otorga para la recuperación de su crédito.

**Artículo 91.-** Los créditos preferentes se inscriben en el Registro Público de Aeronaves a solicitud de parte, acompañada de copia legalizada de las facturas o comprobantes que acreditan los gastos de remoción y reparación de la aeronave y/o sus partes componentes.

**Artículo 92.-** Las aeronaves civiles y los motores no se encuentran sujetos al derecho de retención, no pudiendo en consecuencia el acreedor retener en su poder estos bienes como garantía del pago de la obligación.

**CONCORDANCIAS:** Ley N° 27261, Art. 53

**Artículo 93.-** Para la cancelación e inscripción de motores rigen las normas de inscripción y cancelación aplicables a las aeronaves.

## CAPÍTULO IV

### PÉRDIDA, DESTRUCCIÓN, INUTILIZACIÓN, ABANDONO E INCAUTACIÓN DE AERONAVES

**Artículo 94.-** La DGAC declara la pérdida de una aeronave cuando han transcurrido noventa (90) días calendario desde su desaparición.

La declaración de pérdida se efectúa con la constancia expedida por el Ministerio de Defensa que informa la terminación de las correspondientes acciones de búsqueda de la aeronave.

**Artículo 95.-** La DGAC declara la destrucción de una aeronave cuando resulta:

a) Imposible ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad, según el informe técnico de la DGAC.

b) Económicamente inviable su reparación o reconstrucción, a solicitud de su propietario y previo informe técnico de la DGAC.

**Artículo 96.-** Para la declaración de inutilización de una aeronave civil, la DGAC hace pública la constatación de su inoperatividad por más de un (1) año, mediante aviso publicado en el Diario Oficial El Peruano y en otro de circulación nacional.

Transcurridos treinta (30) días calendario sin mediar manifestación de parte interesada se procede a la declaratoria de inutilización.

**Artículo 97.-** Las aeronaves de matrícula peruana o extranjera declaradas en abandono por la DGAC quedan sujetas a la ley y jurisdicción nacionales.

**Artículo 98.-** A efectos de declarar el abandono de aeronaves civiles a favor del Estado, la DGAC formula el requerimiento legal, cuando corresponda, mediante notificación personal al propietario, al explotador y a los acreedores que tienen derechos inscritos sobre la aeronave y, en todo los casos, mediante avisos publicados dos (2) veces en el Diario Oficial El Peruano y otro de

Entre cada aviso debe mediar no menos de cinco (5) días. Las notificaciones personales son cursadas necesariamente entre la publicación del primer y último aviso.

En el caso de aeronaves con matrícula extranjera se notifica además a la representación diplomática del país de matrícula.

El plazo de seis (6) meses a que se refiere el literal d) del Artículo 54 de la Ley, corre a partir de la fecha en que se realiza la última publicación.

**Artículo 99.-** Los reclamos sobre la aeronave presentados dentro de los seis (6) meses a que se refiere el último párrafo del artículo anterior determinan la suspensión del cómputo del plazo para el abandono.

En caso de ser declarado procedente el reclamo, se da por concluido el procedimiento de abandono. En caso de ser declarado improcedente, se reanuda el procedimiento de abandono adicionándose el tiempo transcurrido desde la fecha de presentación del reclamo.

**Artículo 100.-** La resolución que declara la pérdida, destrucción, inutilización o abandono de una aeronave civil, constituye título suficiente para su inscripción en el Registro Público de Aeronaves y, en su caso, para la cancelación de la matrícula correspondiente.

La resolución que declara el abandono constituye título suficiente para la inscripción del derecho de propiedad sobre la misma a favor del Estado, a nombre de la DGAC.

**Artículo 101.-** La inscripción a favor del Estado de una aeronave civil abandonada con matrícula peruana produce la cancelación automática de la matrícula así como de toda carga, gravamen y crédito preferente impuesto sobre la misma.

En el caso de una aeronave civil con matrícula extranjera, la DGAC comunica lo pertinente a la autoridad aeronáutica civil correspondiente a efectos de su cancelación.

**Artículo 102.-** En el caso de remate de aeronaves declaradas en abandono a favor del Estado, son de aplicación las disposiciones pertinentes del Código Procesal Civil. Los ingresos obtenidos constituyen recursos financieros de la DGAC.

**Artículo 103.-** El Registro Público de Aeronaves no inscribe ni otorga nueva matrícula a las aeronaves que han sido objeto de declaración de inoperatividad, pérdida, desaparición, destrucción, inutilización o abandono, sin la previa conformidad de la DGAC.

**Artículo 104.-** Las aeronaves o equipos aeronáuticos que son incautados por la comisión de cualquier delito, sobre los que recae una resolución judicial consentida o ejecutoriada, son entregadas a la DGAC. Mientras dura el proceso judicial del que se ha originado la orden de incautación de dichas aeronaves, se entregan en custodia a la Fuerza Aérea del Perú.

**Artículo 105.-** La resolución judicial consentida o ejecutoriada que declara la incautación definitiva de una aeronave civil con matrícula peruana, constituye título suficiente para la inscripción del derecho de propiedad sobre la misma a favor del Estado, a nombre de la DGAC.

En el caso de una aeronave civil con matrícula extranjera, la DGAC comunica lo pertinente a la autoridad aeronáutica civil correspondiente a efectos de su cancelación.

**Artículo 106.-** La DGAC mediante Resolución Directoral establece los procedimientos y condiciones para la cesión en uso de aeronaves y equipos aeronáuticos incautados o abandonados a favor de los aeroclubes, asociaciones aerodeportivas, escuelas de aviación de tripulantes técnicos y

centros de instrucción de técnicos de mantenimiento, debidamente inscritos y autorizados, en cantidad suficiente considerando sus planes institucionales de desarrollo.

**Artículo 107.-** En los casos en que la DGAC considera necesario disponer la remoción o traslado de las aeronaves, sus partes o despojos a que se refiere el Artículo 57 de la Ley, notifica a su propietario o explotador para que proceda a efectuarlo dentro del plazo de treinta (30) días calendario.

En caso de incumplimiento, la DGAC procede a la remoción o traslado, efectuando la liquidación de los gastos en que se incurre por tal concepto a efectos del reembolso.

**Artículo 108.-** No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, cuando las aeronaves y sus partes o despojos representan un peligro para la navegación aérea, la infraestructura aeronáutica, los medios de comunicación, las personas o los bienes o cuando su permanencia en el lugar del accidente o de su inmovilización puedan producir su deterioro, la DGAC puede proceder a su inmediata remoción y traslado con cargo al propietario o explotador, sin necesidad de efectuar la notificación previa. Efectuado el procedimiento, se notifica al propietario o explotador en la forma dispuesta en el segundo párrafo del artículo anterior.

**Artículo 109.-** El material aéreo removido o trasladado por la DGAC queda a cargo de ésta, hasta que se cancelen los gastos realizados por tal concepto, o se resuelva administrativa o judicialmente su entrega.

La DGAC puede realizar las reparaciones o trabajos de mantenimiento que estime convenientes en el material removido o trasladado durante el tiempo que esté a su cargo, estando facultada a utilizarlo durante dicho período.

**Artículo 110.-** La entrega de las aeronaves y sus partes o despojos dispuesta por vía administrativa o judicial, está condicionada al pago previo del monto de los gastos efectuados por la DGAC para su remoción, traslado y reparación.

## CAPÍTULO V

### CONDICIONES TÉCNICAS DE LAS AERONAVES

**Artículo 111.-** *Para realizar operaciones aéreas, las aeronaves requieren del certificado de aeronavegabilidad a que se refieren los Artículos 20, 58 y 59 de la Ley. Los certificados de aeronavegabilidad son expedidos por la DGAC y tienen validez hasta por el plazo de un año. Los certificados de aeronavegabilidad así como las condiciones técnicas de operación de las aeronaves se rigen por la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Aeronavegabilidad" del presente Reglamento, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás disposiciones que emite la DGAC. (\*)*

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 013-2009-MTC, publicado el 08 abril 2009, cuyo texto es el siguiente:**

**"Artículo 111.-** Para realizar operaciones aéreas, las aeronaves requieren del certificado de aeronavegabilidad a que se refieren los Artículos 20, 58 y 59 de la Ley. Los certificados de aeronavegabilidad son expedidos por la DGAC y tienen validez por el plazo de dos (02) años. Los certificados de aeronavegabilidad así como las condiciones técnicas de operación de las aeronaves se rigen por la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Aeronavegabilidad" del presente Reglamento, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás disposiciones que emite la DGAC".

**"Artículo 111-A.-** Facúltase a la DGAC a ampliar el plazo de validez de los certificados de aeronavegabilidad a que se refiere el Artículo 111, luego de la evaluación técnica correspondiente, a través de la emisión de Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP". (\*)

**(\*) Artículo incluido por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 013-2009-MTC, publicado el 08 abril 2009.**

**Artículo 112.-** La DGAC expide una constancia de conformidad a los operadores nacionales que operan con aeronaves de matrícula extranjera. Dicha constancia es expedida de acuerdo a las regulaciones que emite la DGAC y tiene por objeto convalidar el certificado de aeronavegabilidad emitido por el Estado de matrícula de la aeronave.

*Artículo 113.- La constancia de conformidad tiene una duración de hasta un año y en todos los casos su vigencia está limitada por la fecha de vencimiento del certificado de aeronavegabilidad emitido por el Estado de matrícula de la aeronave. (\*)*

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 013-2009-MTC, publicado el 08 abril 2009, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 113.-** Las constancias de conformidad tienen validez por el plazo de dos (02) años, y en todos los casos su vigencia está limitada por la fecha de vencimiento del certificado de aeronavegabilidad emitido por el Estado de matrícula de la aeronave”.

**“Artículo 113-A.-** Facúltese a la DGAC a ampliar el plazo de validez de las constancias de conformidad a que se refiere el Artículo 113, luego de la evaluación técnica correspondiente, a través de la emisión de Regulaciones Aeronáuticas del Perú - RAP”. (\*)

**(\*) Artículo incluido por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 013-2009-MTC, publicado el 08 abril 2009.**

**Artículo 114.-** Los certificados de aeronavegabilidad expedidos por otros Estados tienen validez siempre que cumplan con los requisitos mínimos establecidos en la legislación nacional y hayan sido expedidos de conformidad con los convenios internacionales vigentes. Estos certificados están sujetos a las verificaciones que la DGAC considere pertinentes.

**Artículo 115.-** Para la exportación de aeronaves la DGAC emite un certificado de aeronavegabilidad para exportación el cual tiene una vigencia máxima de treinta (30) días calendario.

## TÍTULO V

### CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

#### CAPÍTULO I

##### CONSIDERACIONES GENERALES

**Artículo 116.-** Los contratos de utilización de aeronaves contienen, necesariamente, el nombre del fabricante, modelo, número de serie, matrícula, año de fabricación y otros datos que permiten la plena identificación de la aeronave.

#### CAPÍTULO II

##### ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

**Artículo 117.-** Las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por empresas peruanas que cuentan con Permiso de Operación pueden transitar libremente en el territorio nacional, con arreglo a las condiciones establecidas en las autorizaciones correspondientes.

**Artículo 118.-** Las normas previstas para el arrendamiento de aeronaves son aplicables al subarrendamiento y en lo no previsto por ellas son de aplicación las disposiciones pertinentes del Código Civil.

Es posible que una misma aeronave sea arrendada a uno o más arrendatarios. En estos casos, debe estar claramente señalada la forma de identificar en todo momento sobre quién recae la condición de explotador de la aeronave.

**Artículo 119.-** El contrato de arrendamiento de aeronaves se realiza por medio de documento público o de documento privado con legalización de firmas de las partes intervinientes ante Notario.

El contrato de arrendamiento debe contener expresamente las condiciones bajo las cuales el arrendatario asume la conducción técnica de la aeronave y la calidad de explotador de la misma.

**Artículo 120.-** La transferencia de la condición de explotador del arrendador al arrendatario, surte efectos con la inscripción del contrato de arrendamiento en el Registro Público de Aeronaves.

**Artículo 121.-** La cesión del arrendamiento o el subarrendamiento de una aeronave requiere del consentimiento expreso del propietario de la misma, otorgado con las formalidades previstas para el contrato de arrendamiento.

**Artículo 122.-** En todos los casos de contrato de arrendamiento, sea que éste incluya o no la entrega de la aeronave equipada y tripulada, el arrendador se encuentra obligado a hacer entrega de la aeronave en el lugar, tiempo y estado convenidos y provista de la documentación necesaria para su utilización.

**Artículo 123.-** El arrendatario tiene la obligación de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento y hasta el momento de su entrega al arrendador, salvo que este último realice actos que afecten la aeronavegabilidad de la aeronave arrendada.

**Artículo 124.-** La inscripción del contrato de arrendamiento en el Registro Público de Aeronaves queda sin efecto en los siguientes casos:

- a) Por acuerdo entre las partes.
- b) Al vencimiento de su plazo.
- c) Por resolución o rescisión.

**Artículo 125.-** El arrendamiento de motores se sujeta en lo pertinente a las reglas del arrendamiento de aeronaves.

### CAPÍTULO III

#### FLETAMENTO DE AERONAVES

**Artículo 126.-** La actividad de aviación comercial nacional o internacional se realiza mediante la operación de aeronaves propias o arrendadas y, en forma complementaria, a través de aeronaves bajo contrato de fletamento.

El contrato de fletamento, celebrado en el territorio nacional consta por escrito en documento privado.

**Artículo 127.-** En los contratos de fletamento de aeronaves entre dos operadores aéreos, ambos deben contar con las autorizaciones técnicas correspondientes otorgadas, en cada caso, por autoridad competente. Las autorizaciones administrativas y técnicas del fletador señalan las

condiciones bajo las cuales se otorga la autorización de fletamento.

Cuando se trata de un contrato de fletamento realizado entre un operador aéreo y un tercero no operador aéreo, el fletante debe contar con la autorización técnica y, en su caso, con la autorización administrativa que la DGAC emite.

**Artículo 128.-** Son obligaciones del fletador:

- a) Emplear la capacidad total o parcial de la aeronave para el objeto del fletamento y uso previsto en el contrato; y,
- b) Pagar el precio en el lugar y forma convenidos.

## CAPÍTULO IV

### INTERCAMBIO DE AERONAVES

**Artículo 129.-** En el contrato de intercambio de aeronaves, sea éste en forma de arrendamientos o fletamentos recíprocos, todas las partes intervinientes deben ser propietarias o legítimas poseedoras de las aeronaves que utilizan.

**Artículo 130.-** En los contratos de intercambio de aeronaves debe estar claramente señalada la forma de identificar, en todo momento, sobre quién recae la condición de explotador de la aeronave.

**Artículo 131.-** Cuando el intercambio de aeronaves se celebra en la forma de arrendamientos recíprocos, el contrato se inscribe en el Registro Público de Aeronaves. Si se celebra en la forma de fletamentos recíprocos consta por escrito, no siendo requisito la inscripción en dicho Registro.

## CAPÍTULO V

### ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

**Artículo 132.-** La transferencia de las funciones y obligaciones contempladas en el Artículo 70 de la Ley se aplican a los casos de arrendamiento, subarrendamiento y fletamento de aeronaves de matrícula extranjera. Los contratos se inscriben en el Registro Público de Aeronaves según las reglas para cada modalidad de contrato del presente Reglamento.

En estos casos, la transferencia de las funciones y obligaciones debe cumplir con las formalidades establecidas en los convenios internacionales vigentes.

## TÍTULO VI

### EXPLOTADOR

**Artículo 133.-** La condición de explotador de una aeronave conlleva la conducción técnica y dirección de la tripulación.

**Artículo 134.-** La condición de explotador es concurrente con la de titular de un Permiso de Operación o de un Permiso de Vuelo, salvo en aquellos contratos de fletamento de aeronaves donde el titular del Permiso de Operación o del Permiso de Vuelo es el fletador.

**Artículo 135.-** En los casos de responsabilidad solidaria entre el propietario y el explotador a que se refiere el Artículo 72.2 de la Ley, ésta se rige por lo dispuesto por el Título XII de la Ley y su reglamentación.

**TÍTULO VII****PERSONAL AERONÁUTICO**

**Artículo 136.-** El personal aeronáutico es toda aquella persona que realiza funciones profesionales y técnicas especializadas vinculadas a la aeronáutica civil y que cuentan con los títulos profesionales, licencias aeronáuticas o certificados de aptitud expedidos o convalidados por la DGAC.

**Artículo 137.-** Las tripulaciones de aeronaves civiles nacionales deben portar sus licencias y certificados de idoneidad o aptitud correspondientes, de conformidad con la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Licencias al Personal" del presente Reglamento y demás disposiciones que emite la DGAC.

El personal aeronáutico que realiza funciones en aeronaves extranjeras, debe contar con las licencias y certificados de aptitud, expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes y está sujeto a las inspecciones y verificaciones que la DGAC considera pertinentes.

Toda la documentación antes indicada debe estar debidamente actualizada y vigente.

**Artículo 138.-** La convalidación de licencias, certificados de aptitud y habilitación expedidos por autoridades aeronáuticas extranjeras se rige por los convenios internacionales ratificados por el Perú. A falta de éstos, la convalidación se sujeta al principio de reciprocidad.

La convalidación sólo es procedente siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido dichos certificados, licencias o habilitaciones sean iguales o superiores a las normas mínimas internacionales exigidas por las disposiciones aplicables al personal aeronáutico nacional.

**Artículo 139.-** La DGAC tiene a su cargo el registro del personal aeronáutico que posee certificados de aptitud o licencias expedidas o convalidadas por ella, conforme a la Ley y su reglamentación.

**Artículo 140.-** Los contratos de personal aeronáutico, celebrados por operadores nacionales, deben ser puestos en conocimiento de la DGAC, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a su celebración.

**Artículo 141 .-** Las condiciones técnicas bajo las cuales se desenvuelven las actividades del personal aeronáutico comprenden necesariamente, aspectos referidos a factores humanos y Gestión de los Recursos en el Puesto de Pilotaje (CRM - Crew Resource Management) administración de recursos humanos a bordo, con el fin de prevenir el error humano en las operaciones aeronáuticas, conforme a las regulaciones que establece la DGAC.

**Artículo 142.-** Los aspectos relacionados al personal aeronáutico y los requisitos para la obtención de licencias aeronáuticas, certificados de aptitud, atribuciones, habilitaciones, vigencia, verificaciones de idoneidad y privilegios que éstas otorgan a su titular, se rigen por las disposiciones de la Ley y su reglamentación.

La DGAC, a través de la Dirección de Seguridad Aérea, es la autoridad responsable y competente para evaluar y calificar al personal aeronáutico a efectos de la expedición, renovación o convalidación de certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, de acuerdo a las normas internacionales y disposiciones legales sobre la materia.

De presentarse impugnaciones a lo resuelto por la DGAC, es de aplicación lo previsto en el Artículo 12.2 de la Ley, conforme a la Ley del Procedimiento Administrativo General, o la que haga sus veces.

**Artículo 143.-** En caso de interrupción de vuelo, la responsabilidad del piloto al mando cesa cuando hace entrega de la aeronave, la tripulación, los pasajeros, el equipaje y la carga a la autoridad competente, al explotador o su representante, según corresponda.

**Artículo 144.-** A fin de cumplir con las funciones encomendadas, el piloto al mando debe adoptar las medidas que estime necesarias para el buen funcionamiento y seguridad de la aeronave durante el desarrollo del vuelo.

**Artículo 145.-** Los gastos realizados y las obligaciones asumidas por el piloto al mando, de conformidad con lo previsto en el literal i) del Artículo 74.2 de la Ley, obligan al explotador quien no puede desconocerlos.

**Artículo 146.-** Cuando a bordo de una aeronave se producen hechos que hacen presumir la comisión de un delito, el piloto al mando de la aeronave toma las medidas que estime convenientes para garantizar la seguridad del vuelo y de las personas a bordo. Las personas involucradas en tales hechos y las pruebas obtenidas son puestas a disposición de las autoridades competentes con el correspondiente informe escrito.

**Artículo 147.-** Para efectos de lo dispuesto por el Artículo 75 de la Ley, la DGAC después de comprobar la falta de personal aeronáutico peruano, puede autorizar la contratación de personal extranjero no residente para la conducción técnica de las aeronaves y para la preparación de personal aeronáutico peruano hasta por el término de seis (6) meses prorrogables de acuerdo a la inexistencia comprobada de personal peruano.

**Artículo 148.-** El piloto al mando de la aeronave es el responsable directo de la conservación y anotaciones que se efectúan o dejan de efectuar en el Libro de a Bordo. Todas las partes del mismo deben ser llenadas, sin excepción, con los datos requeridos.

**Artículo 149.-** Los requisitos para desempeñarse en el cargo de responsable de aeródromo, se rigen por la Ley, los Anexos Técnicos "Licencias de Personal" y "Aeródromos" del presente Reglamento y demás disposiciones que emite la DGAC.

**Artículo 150.-** La persona natural o jurídica que explota un aeródromo debe designar a un responsable, el cual tiene como obligación velar por la conservación o mantenimiento del aeródromo de acuerdo a la normatividad pertinente.

**Artículo 151.-** Los controladores de tránsito aéreo y los demás dependientes de los organismos de control de tránsito aéreo actúan de acuerdo a sus licencias y habilitaciones.

## TÍTULO VIII

### AVIACIÓN CIVIL

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 152.-** La Aviación Civil comprende:

a) Aviación Comercial, la que incluye:

- \* Transporte aéreo.
- \* Transporte aéreo especial.
- \* Trabajo aéreo

b) Aviación General



**Artículo 153.-** Las aeronaves utilizadas para realizar actividades de aviación civil dentro del territorio nacional deben contar con matrícula peruana, salvo que se trate de aeronaves extranjeras sujetas a contratos de arrendamiento u otros contratos similares, con empresas aéreas nacionales autorizadas por la DGAC.

## CAPÍTULO II

### AVIACIÓN COMERCIAL

**Artículo 154.-** En las actividades de Aviación Comercial, sean éstas de transporte aéreo, transporte aéreo especial y trabajo aéreo, se entiende como contraprestación el pago por el servicio, en dinero o en especie bajo cualquier forma, cantidad o valor.

**Artículo 155.-** El servicio de transporte aéreo especial se desarrolla:

a) En actividades de turismo. Estas actividades están destinadas fundamentalmente a la atención de determinados circuitos aéreos, en los cuales, partiendo la aeronave de un punto de origen, retorna al mismo sin dejar ni tomar pasajeros dentro del circuito. Estos servicios pueden realizarse en forma esporádica, eventual, ocasional o de serie de vuelos programados.

b) En otras actividades aéreas comerciales en que se traslade personas o cosas con fines específicos, bajo diferentes formas o modalidades, a cambio de una contraprestación, siempre que no se configuren los elementos que caracterizan al servicio de transporte aéreo y al trabajo aéreo.

**Artículo 156.-** El trabajo aéreo comprende, entre otras actividades, las siguientes:

a) Agrícola: Fumigación, rociado, espolvoreo, siembra, aplicación de fertilizantes, defoliación, entre otros.

b) Fotografía: Aerofotogrametría, prospección, magnetometría, detección, medición, filmación, relevamientos fototopográficos, entre otros.

c) Publicidad: Sonora, arrastre de pancarta y/o manga, arrojado de volantes y material publicitario, luminosa, radial, con humo, entre otros.

d) Inspección y vigilancia: Prevención de incendios, control de líneas de transmisión, niveles de agua, sistemas de riego, embalses y vertientes, vigilancia de oleoductos, gasoductos, búsquedas y salvamentos, control y fijación de límites, entre otros.

e) Defensa y protección de la fauna: Siembra en lagos y ríos, sanidad animal, arreo de ganado, control de alambrados, control de manadas, entre otros.

f) Prospección: minera, petrolera, pesquera, entre otros.

g) Carga externa.

La enumeración que antecede no excluye a otras modalidades de trabajo aéreo que sean así calificadas por la DGAC.

**Artículo 157.-** El trabajo aéreo no incluye el traslado de personas o equipos, salvo que éstos cumplan tareas específicas a bordo.

**Artículo 158.-** Las actividades de trabajo aéreo son realizadas por personas naturales o jurídicas peruanas y por los aeroclubes que hayan sido debidamente autorizados para ello, de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 166 de la Ley, por el Artículo 324 del presente Reglamento y

**Artículo 159.-** La Aviación Comercial Nacional está reservada a personas naturales y jurídicas peruanas. Se considera persona jurídica peruana a aquella que cumple con los siguientes requisitos:

a) Estar constituida conforme a las leyes peruanas y tener su domicilio en el Perú e indicar en su objeto social la actividad de aviación comercial, a la cual se va a dedicar. Para considerarse domiciliado deberá desarrollar sus actividades principales e instalar su administración en el Perú;

b) 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 con domicilio en el Perú o, en caso de ser extranjeros, deben tener domicilio o residencia habitual en el Perú;

c) Por lo menos un cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social de la persona jurídica debe ser de propiedad de peruanos y estar bajo control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad peruana que tengan domicilio o residencia habitual en el Perú;

**Artículo 160.-** *El porcentaje del capital social de propiedad de peruanos a que se refiere el inciso c) del Artículo 79.2 de la Ley y el inciso c) del artículo anterior, se mantendrá durante seis (6) meses contados a partir de la vigencia del permiso de operación, vencidos los cuales el porcentaje de capital social de propiedad de extranjeros podrá ser hasta de setenta por ciento (70%).(\*)*

**(\*) Artículo modificado por el Artículo Primero del Decreto Supremo N° 038-2007-MTC, publicado el 26 octubre 2007, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 160.-** El porcentaje de capital social de propiedad de peruanos a que se refiere el inciso c) del Artículo 79.2 de la Ley y el inciso c) del artículo precedente, se mantendrá durante los seis (6) primeros meses contados a partir de la vigencia del primer permiso de operación obtenido por la persona jurídica peruana, vencidos los cuales el porcentaje de capital social de propiedad de extranjeros podrá ser hasta de setenta por ciento (70%).

Para tal efecto, tratándose de sociedades anónimas, las acciones sin derecho a voto no son computables en la determinación del porcentaje del capital social.”

**Artículo 161.-** En los casos de servicio de transporte aéreo regular, la información sobre frecuencias, itinerarios y horarios es presentada a la DGAC para su respectiva aprobación, con una anticipación no menor de cinco (5) días hábiles anteriores a su entrada en vigencia.

En el caso de reprogramaciones de itinerarios, éstas deben ser informadas a la DGAC con una anticipación no menor de veinticuatro (24) horas, sustentando en cada caso las razones que las justifiquen.

Las reprogramaciones de itinerarios que se produzcan por caso fortuito o fuerza mayor debidamente sustentados deberán ser informados a la DGAC dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de producidas.

**Artículo 162.-** Son servicios de transporte aéreo no regular los que se realizan sin sujeción a rutas, frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos que respondan a uno o sucesivos requerimientos específicos del servicio de transporte aéreo.

**Artículo 163.-** El transporte aéreo de carga requiere contar con las autorizaciones establecidas por las autoridades competentes.

El transporte de carga en la cabina de pasajeros se sujeta a las disposiciones que establece

El transporte de animales se realiza sólo en aeronaves acondicionadas para estos efectos.

**Artículo 164.-** El traslado de enfermos graves y de personas bajo el efecto de drogas debe hacerse en las condiciones establecidas para estos casos en las disposiciones legales que resulten aplicables.

**Artículo 165.-** El establecimiento en el territorio peruano de representaciones y agencias de empresas extranjeras de transporte aéreo que no operan en el país (agencias fuera de línea), está sujeto a la autorización previa de la DGAC mediante Resolución Directoral por el plazo solicitado y en las condiciones que ésta establece.

**Artículo 166.-** La solicitud para el establecimiento de representaciones o agencias fuera de línea incluye los siguientes requisitos:

- a) Formato de solicitud establecido por la DGAC;
- b) Copia legalizada por el Consulado Peruano de la escritura de constitución social de la empresa;
- c) Poder otorgado al representante o agente con suficientes facultades de mandato y representación, debidamente inscrito en los Registros Públicos;
- d) Copia del contrato de representación o agenciamiento;
- e) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes.
- f) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones.

**Artículo 167.-** Las representaciones y agencias fuera de línea emiten documentos de transporte en el territorio peruano, sean billetes de pasajes y cartas de porte aéreo, asegurando al usuario el beneficio de la aplicación de la ley y jurisdicción peruana en caso de reclamación en el transporte aéreo internacional.

### **CAPÍTULO III**

#### **AVIACIÓN GENERAL**

**Artículo 168.-** Corresponden a la Aviación General las actividades destinadas a los siguientes fines:

- a. Científicos: cuando la aeronave especialmente equipada es empleada para realizar actividades de investigación y exploración con fines científicos.
- b. Cívicos: cuando la aeronave es empleada para fines culturales, educativos, humanitarios o sociales.
- c. Deportivos: cuando la aeronave se utiliza para fines deportivos.
- d. Industriales: cuando la aeronave es empleada por fabricantes o ensambladores de aeronaves o sus componentes, o talleres de mantenimiento de aeronaves y estaciones reparadoras, con fines de comprobación o demostración.
- e. Privados: cuando la aeronave es empleada en las actividades particulares de sus

f. Otros calificados como tales por la DGAC.

**Artículo 169.-** La Aviación General no conlleva el reconocimiento de una contraprestación bajo ninguna forma ni modalidad.

Las actividades de Aviación General pueden ser realizadas por personas naturales y jurídicas nacionales o extranjeras domiciliadas en el país.

## CAPÍTULO IV

### AUTORIZACIONES PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL

**Artículo 170.-** Las autorizaciones para realizar actividades de Aviación Civil, se otorgan mediante permisos de operación otorgados por Resolución Directoral de la DGAC o permisos de vuelo de conformidad con los procedimientos establecidos, a las personas naturales o jurídicas que cumplan con las condiciones y requisitos dispuestos para cada caso por la Ley y su reglamentación.

Para el inicio de operaciones, los titulares de permisos de operación o permisos de vuelo, deben contar con los certificados de seguros que cubran los riesgos derivados de su actividad aérea conforme lo señala la Ley y su reglamentación.

**Artículo 171.-** El cumplimiento de los requisitos exigidos para solicitar una autorización para realizar actividades de aviación civil, no obliga necesariamente a su otorgamiento en los términos solicitados cuando existan razones técnicas que lo justifiquen.

**Artículo 172.-** Las personas naturales y jurídicas de nacionalidad peruana que solicitan a la DGAC un Permiso de Operación de Transporte Aéreo o Transporte Aéreo Especial deben presentar la siguiente documentación:

a) Formato de solicitud establecido por la DGAC en donde se detalle:

a.1) Tipo de servicio solicitado.

a.2.) Rutas y frecuencias, o zonas de operación, así como base y sub bases de operación.

a.3.) Tipo y marca de la(s) aeronave(s) que utilizará en la prestación del servicio.

a.4.) Plazo por el que solicita el permiso de operación.

a.5.) Que cuenta con un capital social acorde con la magnitud de la operación o el tipo de servicio que pretende realizar.

b) Copia del documento nacional de identidad, si es persona natural, o de la escritura pública de constitución social, si es persona jurídica.

c) Poder del representante legal, de ser el caso;

d) Copia actualizada de la ficha registral de inscripción de la persona jurídica;

e) Relación de accionistas, número de acciones y parte del capital que representan, si es persona jurídica;

f) Relación de los miembros del Directorio y del Gerente General, consignando nombres y domicilio, si es persona jurídica;

g) Relación de personal aeronáutico, con indicación de nombres, nacionalidad y número de licencias vigentes;

h) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;

i) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones.

**Artículo 173.-** Los extranjeros solicitantes de permisos de operación de transporte aéreo internacional, deben presentar la siguiente documentación:

a) Formato de solicitud establecido por la DGAC, en donde se detalle:

a.1.) Tipo de servicio solicitado.

a.2.) Rutas y frecuencias, o zonas de operación, así como base y sub bases de operación.

a.3.) Tipo y marca de la(s) aeronave(s) que utilizará en la prestación del servicio.

a.4.) Plazo por el que solicita el permiso de operación.

a.5.) Que la tripulación encargada de la conducción técnica cuenta con las respectivas licencias y certificados de aptitud.

b) Poder del representante legal;

c) Certificado de explotador de servicios aéreos o el documento equivalente expedido por la respectiva autoridad aeronáutica civil del país del solicitante;

d) Documento expedido por la autoridad aeronáutica correspondiente, donde se designa al solicitante como empresa autorizada a prestar el servicio de transporte aéreo;

e) Copia de los certificados de matrícula otorgados por la autoridad competente, respecto de la(s) aeronave(s) con la(s) que se prestará el servicio de transporte y en su caso, certificado expedido por la autoridad aeronáutica civil del país del solicitante que acredita que las aeronaves con las que se solicita operar se encuentran debidamente registradas;

f) Copias de los certificados de aeronavegabilidad vigentes otorgados por la autoridad competente;

g) Los manuales, procedimientos y programas de operación, mantenimiento, vuelo, seguridad y otros, de acuerdo a lo establecido por la DGAC en las Regulaciones Aeronáuticas del Perú;

h) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;

i) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones;

**Artículo 174.-** Las personas naturales o jurídicas peruanas que solicitan Permiso de Operación para realizar actividades de trabajo aéreo, deben presentar la siguiente documentación:

a) Formato de solicitud establecido por la DGAC, en donde se detalle:

a.1) Tipo de actividad a realizar.

- a.2.) Zonas de operación, así como base y sub bases de operación.
- a.3.) Tipo y marca de la(s) aeronave(s) que utilizará en la actividad.
- a.4.) Plazo por el que solicita el permiso de operación.
- a.5.) Que cuenta con un capital social acorde con la magnitud de la operación o el tipo de servicio que pretende realizar.
- b) Balance general.
- c) Estado de ganancias y pérdidas.
- d) Flujo de caja proyectado por un horizonte de veinticuatro (24) meses.
- e) Copia del documento de identidad de la persona natural o de la escritura pública de constitución social en caso de ser persona jurídica;
- f) Poder del representante legal, de ser el caso;
- g) Copia actualizada de la ficha registral de inscripción, si es persona jurídica;
- h) Relación de accionistas, número de acciones y parte del capital que representan, si es persona jurídica;
- i) Relación de los miembros del Directorio y del Gerente General, consignando nombres y domicilio, si es persona jurídica;
- j) Título de propiedad de la aeronave y constancia registra; vigente de su inscripción en el Registro Público de Aeronaves o, en su caso, constancia registral vigente de la inscripción del contrato de arrendamiento de la aeronave en el Registro Público de Aeronaves, en el que conste necesariamente la transferencia de la condición de explotador de la misma;
- k) Copias de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes de las aeronaves con que se realizará la actividad;
- l) Relación de personal aeronáutico, con indicación de nombres, nacionalidad y número de licencias.
- m) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;
- n) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones.

**Artículo 175.-** Las personas que solicitan Permiso de Operación para realizar actividades de aviación general, deben presentar la siguiente documentación:

- a) Formato de solicitud establecido por la DGAC, en donde se detalle:
  - a.1) Tipo de actividad a realizar.
  - a.2.) Zonas de operación, así como base y sub bases de operación.
  - a.3.) Tipo y marca de la(s) aeronave(s) que utilizará en la actividad.

a.4.) Plazo por el que solicita el permiso de operación.

a.5.) Que cuenta con un capital social acorde con la magnitud de la operación o el tipo de servicio que pretende realizar.

b) Copia del documento nacional de identidad, si es persona natural peruana, o en su caso del carné de extranjería si se trata de persona natural extranjera;

c) Copia de la escritura pública de constitución social si es persona jurídica peruana o, en su caso, documento que acredita que tiene domicilio dentro del territorio de la República si se trata de persona jurídica no constituida en el país;

d) Poder del representante legal si se trata de persona jurídica;

e) Copia actualizada de la ficha registral de inscripción de la persona jurídica;

f) Copias de los certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes de las aeronaves con que se realizará la actividad;

g) Título de propiedad de la aeronave y constancia registral vigente de su inscripción en el Registro Público de Aeronaves o, en su caso, constancia registral vigente de la inscripción del contrato de arrendamiento de la aeronave en el Registro Público de Aeronaves, en la que conste necesariamente la transferencia de la condición de explotador de la misma;

h) Relación de personal aeronáutico, con indicación de nombres, nacionalidad y número de licencias.

i) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;

j) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones;

**Artículo 176.-** La renovación de los permisos de operación se concede por Resolución Directoral de acuerdo a los procedimientos establecidos por la DGAC, para lo cual debe presentarse la siguiente documentación:

a) Formato de solicitud establecido por la DGAC, en donde se detalle:

a.1) Permiso de Operación que se solicita renovar.

a.2.) Plazo por el que se solicita la renovación del permiso de operación.

a.3.) Que subsisten las condiciones que dieron mérito al otorgamiento del permiso de operación que se solicita renovar.

b) Poder del representante legal, de ser el caso;

c) Copia actualizada de la ficha registral de inscripción de la persona jurídica;

d) Relación actualizada de accionistas, número de acciones y parte del capital que representan, si es persona jurídica peruana;

e) Relación actualizada de los miembros del Directorio y del Gerente General, consignando nombres y domicilio, a si es persona jurídica peruana;

f) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;

g) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones;

La renovación sólo procede siempre que subsistan las condiciones que posibilitaron su otorgamiento y debe solicitarse por lo menos sesenta días calendario antes de su vencimiento.

**Artículo 177.-** La modificación de los permisos de operación se concede por Resolución Directoral de acuerdo a los procedimientos establecidos por la DGAC, para lo cual debe presentarse la siguiente documentación:

- a) Formato de solicitud establecido por la DGAC;
- b) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;
- c) La documentación que sustente la modificación solicitada;
- d) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones;

La modificación de un Permiso de Operación no conlleva la variación de su plazo original.

**Artículo 178.-** El Permiso de Vuelo es otorgado por la DGAC, para la realización de vuelos de naturaleza esporádica, especial, ocasional o eventual hasta por el plazo de un (1) año, dentro o fuera de itinerario, o para el tránsito, ingreso o salida del territorio nacional, previa solicitud del interesado sustentando su pedido.

**Artículo 179.-** La DGAC puede otorgar permisos de vuelo para realizar actividades de aviación comercial a las personas naturales o jurídicas peruanas o extranjeras, titulares de un Permiso de Operación para dichas actividades.

Los titulares de un Permiso de Operación de aviación general sólo pueden acceder a permisos de vuelo para esta clase de actividades.

**Artículo 180.-** Las personas que solicitan un permiso de vuelo, deben presentar la siguiente documentación:

- a) Formato de solicitud establecido por la DGAC en donde se detalle:
  - a.1) Tipo de actividad a realizar.
  - a.2.) Rutas y frecuencias, o zonas de operación, así como base y sub bases de operación.
  - a.3.) Tipo y marca de la(s) aeronaves) que utilizará en la actividad.
  - a.4.) Plazo por el que solicita el permiso de vuelo.
- b) Copia del certificado de matrícula de la aeronave;
- c) Copia del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave;
- d) Copiar de los certificados de seguros correspondientes;
- e) Copia de las licencias de los tripulantes técnicos;
- f) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes;
- g) Certificado de Explotador Aéreo (AOC - Air Operator Certificate) o documento equivalente y especificaciones técnicas de la operación solicitada aprobadas por la autoridad aeronáutica competente;
- h) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas



El cumplimiento de la presentación de los requisitos indicados en los literales b), c), d), e) y g) del presente artículo no es necesaria en caso de que dichos documentos obren en poder de la DGAC.

**Artículo 181.-** Las personas naturales o jurídicas extranjeras que no cuentan con Permiso de Operación pueden operar en el territorio nacional, previo Permiso de Vuelo y por un plazo de hasta noventa (90) días calendario, únicamente en los siguientes casos:

a. Con fines de exploración y/o estudios científicos, siempre que la DGAC verifique que no se cuenta en el país con aeronaves de similares características acondicionadas y/o modificadas especialmente para tal fin.

b. Con fines de apoyo cívico;

c. Con fines de turismo privado, de instrucción y de deportes;

d. Con fines de demostración.

El plazo de noventa (90) días puede ser prorrogado por única vez por un plazo similar, previa presentación de la documentación sustentatoria pertinente.

**Artículo 182.-** Presentada una solicitud para el otorgamiento, modificación o renovación del Permiso de Operación, se observará el siguiente procedimiento:

a) Las solicitudes serán evaluadas por la DGAC determinando la conformidad de la información y la documentación presentada de acuerdo a los requisitos establecidos en la Ley y su reglamentación, pudiendo requerir información o documentación aclaratoria o complementaria.

b) Los requerimientos de la DGAC para corregir cualquier deficiencia encontrada en una solicitud de Permiso de Operación deben ser absueltos en el plazo de hasta quince (15) días calendario, pudiendo ampliarse a solicitud del peticionario siempre y cuando medie causa justificada. Los requerimientos que no sean absueltos, determinan la conclusión del trámite administrativo y la devolución al solicitante de la documentación pertinente.

*c) En el plazo de cuarentiocho horas de verificada la conformidad de la información y documentación completa de la solicitud de Permiso de Operación, la DGAC elabora y entrega el aviso resumen del pedido, para la respectiva publicación por cuenta del peticionario, por una vez en el Diario Oficial El Peruano y en otro diario de circulación nacional. El plazo señalado en el Artículo 95 de la Ley es contado a partir del momento en que el peticionario subsana los requerimientos de información y documentación formulados por la DGAC. (\*)*

**(\*) Literal modificado por el Artículo 3 del Decreto Supremo N° 013-2009-MTC, publicado el 08 abril 2009., cuyo texto es el siguiente:**

“c) En el plazo de cuarenta y ocho (48) horas de verificada la conformidad de la información y documentación completa de la solicitud de Permiso de Operación, la DGAC elabora y entrega al peticionario el aviso resumen del pedido. En el caso de Permisos de Operación internacionales, se hace entrega del aviso resumen para la respectiva publicación, por cuenta de peticionario, por una vez en el Diario Oficial El Peruano. La página completa del Diario Oficial El Peruano que contiene la publicación es colocada por la DGAC en su página Web por un período de al menos treinta (30) días calendario. En el caso de Permisos de Operación nacionales, no se requiere de la publicación en los diarios, por lo que para cumplir con el principio de publicidad, luego de la entrega al usuario del aviso resumen, la DGAC coloca una copia del mismo en su página Web, por un período de al menos treinta (30) días calendario, para conocimiento público.

Los plazos de treinta (30) días calendario establecidos para la difusión de las solicitudes de Permisos de Operación en la página Web de la DGAC, no afectan la oportunidad en que la DGAC resuelve a través de la respectiva Resolución Directoral.

En todos los casos, el plazo señalado en el artículo 95 de la Ley es contado a partir del momento en que el petionario subsana los requerimientos de información y documentación formulados por la DGAC.”

d) Con la opinión de las áreas competentes y de acuerdo a la reglamentación establecida para el otorgamiento de estas autorizaciones, la DGAC expide la Resolución Directoral correspondiente.

Las resoluciones que expide la DGAC otorgando, modificando o renovando un Permiso de Operación, son publicadas por el petionario en el Diario Oficial El Peruano.

En todos los casos de solicitudes de permisos de operación, la documentación e información exigidas se presentan siguiendo el orden, formalidades y de acuerdo a las condiciones establecidas por la DGAC.

**Artículo 183.-** En el caso de oposición formulada a una solicitud de Permiso de Operación internacional regular, esta será admitida por la DGAC, si cumple con los siguientes requisitos:

a) Que sea formulada por un operador aéreo que esté sirviendo la misma ruta o segmentos de ruta objeto de la solicitud.

b) Que sea presentada dentro de los siete (7) días hábiles de publicado el aviso resumen.

c) Que esté debidamente fundamentada y acompañada de las instrumentales correspondientes, de ser el caso.

**Artículo 184.-** De ser admitida la oposición, la DGAC convoca a Audiencia Pública a realizarse dentro de los treinta (30) días calendario contados a partir del vencimiento del plazo a que se refiere el inciso b) del Artículo anterior.

La Audiencia Pública es convocada mediante aviso en el Diario Oficial El Peruano y otro de circulación nacional con una anticipación no menor de siete días calendario a la fecha señalada para la realización de la Audiencia.

**Artículo 185.-** La oposición es vista en Audiencia Pública por el Director General de Aeronáutica Civil, el Director de Circulación Aérea, el Director de la Oficina de Asesoría de Política Aérea o quienes hagan sus veces.

La Oficina de Asesoría de Política Aérea de la DGAC ejerce las funciones de secretaría de la Audiencia Pública.

**Artículo 186.-** La Audiencia Pública es presidida por el Director General de Aeronáutica Civil y se desarrolla de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) Verificada la concurrencia de los participantes, el secretario da cuenta del caso objeto de la vista.

b) Cumplidas las formalidades anteriores se concede el uso de la palabra, en el siguiente orden: a la parte que formuló la oposición para su fundamentación y al solicitante del Permiso de Operación objeto de oposición.

c) El Presidente puede conceder la palabra a los participantes cuantas veces lo estime

necesario, para la aclaración o ampliación de los puntos tratados. Asimismo, puede limitar el tiempo de los alegatos y encauzar las exposiciones en caso que las mismas no se ajusten al tema objeto de la Audiencia.

d) El Presidente está facultado para excluir de la Audiencia a quien la perturbe o llamar la atención o aperebrar al responsable, según corresponda. Igualmente, ordena que sea retirada toda frase injuriosa o expresada en términos ofensivos o indecorosos y, en los casos que considere necesario, dispone la suspensión temporal de la Audiencia, por un plazo prudencial, fijando el término para su reinicio.

e) Oídas todas las exposiciones y cuando el Presidente considere suficientemente debatido el tema objeto de la Audiencia, la declara concluida.

La realización de la Audiencia Pública consta en acta, la misma que será elaborada por quien realice las funciones de secretaría y será firmada por los participantes

**Artículo 187.-** La DGAC puede disponer el aplazamiento de una Audiencia Pública cuando median razones atendibles debidamente fundamentadas, fijando nueva fecha para la realización de la Audiencia.

**Artículo 188.-** La inasistencia a la Audiencia Pública de la parte que formuló la oposición determina que la misma sea resuelta con la documentación que obra en el expediente.

**Artículo 189.-** Las personas naturales y jurídicas nacionales que cuentan con Permiso de Operación y/o Permiso de Vuelo, requieren obligatoriamente para realizar sus actividades aéreas, el correspondiente Certificado de Explotador para la Aviación Comercial o la Conformidad de Operación para la Aviación General, así como las Especificaciones Técnicas de Operación, con arreglo a lo dispuesto en la Ley y su reglamentación y de acuerdo con los procedimientos que establece la DGAC.

**Artículo 190.-** El Certificado de Explotador para la Aviación Comercial, es el documento que acredita la comprobación y la verificación por parte de la DGAC de la capacidad económico - financiera, legal y técnica de las personas naturales y jurídicas autorizadas para realizar actividades de Aviación Comercial.

En el caso de las actividades de aviación comercial de trabajo aéreo, el proceso de certificación para acceder al Certificado de Explotador, está referido únicamente a los procedimientos empleados por el explotador para realizar la operación solicitada.

**Artículo 191.-** La Conformidad de Operación para la Aviación General, es el documento que acredita la verificación por parte de la DGAC de la capacidad técnica e idoneidad económico - financiera y legal de las personas naturales y jurídicas autorizadas para realizar actividades de Aviación General.

**Artículo 192.-** Las Especificaciones Técnicas de Operación correspondientes a un Certificado de Explotador o a una Conformidad de Operación, están constituidas por el documento que contiene la descripción detallada, según sea el caso, del material de vuelo, equipo e instrumental de a bordo, procedimientos de vuelo, procedimientos de control operacional, despacho de vuelo, zonas de operación y rutas, limitaciones de operación, procedimientos de operaciones, planificación de los vuelos, autorizaciones y restricciones de rutas y aeródromos, procedimientos de mantenimiento y otros relacionados con la operación aérea.

Las Especificaciones Técnicas de Operación son propuestas por el titular del Permiso de Operación y son aprobadas por la DGAC. A los efectos de realizar actividades de Aviación Comercial o Aviación General, las Especificaciones Técnicas de Operación deben corresponder necesariamente con el respectivo Permiso de Operación o Permiso de Vuelo.

**Artículo 193.-** El procedimiento para la obtención y modificación del Certificado de Explotador, la Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación, según corresponda en cada caso, es establecido por la DGAC, según el tipo de actividad de aviación civil para la que se solicite la autorización.

La DGAC preserva la confidencialidad de la documentación e información referida al otorgamiento del Certificado de Explotador y Conformidad de Operación y de las Especificaciones Técnicas de Operación, los cuales no se encuentran sujetos al régimen, condiciones y plazos de los permisos de operación, permisos de vuelos y demás autorizaciones administrativas.

El Certificado de Explotador y la Conformidad de Operación no pueden ser objeto de cesión ni transferencia bajo ninguna forma o modalidad.

**Artículo 194.-** Las Especificaciones Técnicas de Operación son modificadas en los siguientes casos:

a) Cuando la DGAC, por razones de orden técnico así lo disponga;

b) A pedido del titular del Certificado de Explotador, para la Aviación Comercial, o de la Conformidad de Operación, para la Aviación General.

**Artículo 195.-** La DGAC puede suspender el Certificado de Explotador y la Conformidad de Operación, cuando existen elementos suficientes que determinen un deterioro de las capacidades económico-financiera, y/o técnica de su titular, que ponga en riesgo la seguridad de sus operaciones aéreas.

El Certificado de Explotador y la Conformidad de Operación son revocados por la DGAC, cuando se comprueba la pérdida de alguna de las capacidades económico - financiera, técnica o legal de su titular.

En los casos previstos en el presente Artículo, la suspensión o revocación del Certificado de Explotador y la Conformidad de Operación, conlleva, según el caso, la suspensión o cese definitivo de las operaciones aéreas.

**Artículo 196.-** La capacidad económico - financiera que la DGAC evalúa, está únicamente referida a la satisfacción por parte de los operadores aéreos de las condiciones suficientes para garantizar el desarrollo de la actividad en niveles de seguridad.

**Artículo 197.-** La publicidad y la venta de servicios de transporte aéreo, sea que el vuelo se efectúe con escalas, con conexión, en código compartido o bajo cualquier otra modalidad prevista o permitida por la Ley, está limitada únicamente a aquellos destinos expresamente autorizados en el respectivo Permiso de Operación, Permiso de Vuelo o autorización correspondiente o en su caso, a lo establecido en los convenios internacionales aplicables. La infracción de lo dispuesto en el presente Artículo se rige por las normas de publicidad, competencia desleal y protección al consumidor que aplica el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

**Artículo 198.-** Las personas naturales y jurídicas que realizan actividades de aviación civil, están obligadas a presentar los informes y datos estadísticos que corresponden a su actividad, en la forma y oportunidad que para cada caso establece la DGAC.

Los titulares de permisos de operación y de permisos de vuelo de transporte aéreo y de transporte aéreo especial, están obligados a registrar ante la DGAC, las tarifas que aplican para la prestación de sus servicios dentro de las setentidós (72) horas de su entrada en vigencia.

**Artículo 199.-** Toda persona natural o jurídica, sea peruana o extranjera, titular de un permiso de operación para realizar actividades de aviación comercial nacional o internacional, debe constituir garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del permiso de operación. La garantía global se constituye por cada permiso de operación que posea el operador.

**Artículo 200.-** Los montos para la constitución de la garantía, son los siguientes:

- Transporte Aéreo: 4 UIT
- Transporte Aéreo Especial: 2 UIT
- Trabajo Aéreo: 1 UIT

**Artículo 201.-** La garantía precitada es constituida mediante carta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática emitida por una entidad bancaria a favor del MTC/DGAC. Las empresas extranjeras, deben constituir garantía dentro de los tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia del Permiso de Operación y las empresas nacionales dentro del mismo plazo contado a partir del otorgamiento del Certificado de Explotador o Conformidad de Operación. La carta fianza debe tener una vigencia mínima de doce (12) meses debiendo renovarse quince días antes de la fecha de su vencimiento.

**Artículo 202.-** La garantía es ejecutada por la DGAC cuando existe resolución administrativa o resolución judicial que causa estado respecto a una obligación de pago o una sanción pecuniaria impuesta y el titular no cumpla con abonarla. En este caso, el titular debe restituir el monto ejecutado en un plazo no mayor de treinta (30) días calendario contados desde la notificación de la aplicación de la medida.

**Artículo 203.-** La revocatoria del permiso de operación conlleva la pérdida de la garantía, salvo que la revocatoria sea solicitada por su titular, en cuyo caso, la garantía será devuelta siempre y cuando la DGAC compruebe que el solicitante no tiene pendiente obligaciones derivadas de la actividad de aviación comercial para la que fue autorizado.

**Artículo 204.-** La DGAC puede proporcionar copias certificadas de las solicitudes de autorización para realizar las distintas actividades de aeronáutica civil, previo pago de los derechos correspondientes. Los interesados pueden acceder además a la documentación e información que se genere en el trámite administrativo. Esta excluida la documentación e información de carácter reservado o privilegiado de propiedad del solicitante del Permiso de Operación así como los documentos que tengan alcances y circulación interna de la administración.

**Artículo 205.-** El silencio administrativo positivo es aplicable a las solicitudes de permisos de operación, a los permisos de vuelo y a las demás autorizaciones administrativas que resuelve la DGAC para realizar actividades de aeronáutica civil, en los plazos que señala la Ley. Están excluidas del silencio administrativo positivo todas las autorizaciones de carácter técnico que emite la DGAC.

**Artículo 206.-** Los permisos de operación, permisos de vuelo y demás autorizaciones administrativas que otorga la DGAC no pueden ser objeto de cesión o transferencia.

Esta prohibición no rige cuando se trate de fusión, escisión y otras formas de reorganización de sociedades permitidas por la ley. En estos casos, previa verificación por la DGAC de las capacidades legal, económico-financiera y técnica del nuevo titular, se modifican las autorizaciones correspondientes, conforme a los procedimientos señalados en la Ley y su reglamentación.

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente Artículo conlleva la revocación automática del permiso o autorización correspondiente.

**Artículo 207.-** La revocatoria y la suspensión de un Permiso de Operación se disponen mediante Resolución Directoral de la DGAC. La suspensión de un permiso de operación no afecta el

**Artículo 208.-** El Permiso de Operación puede ser revocado si su titular no cumple con constituir garantía dentro de los plazos previstos en el Artículo 201 del presente Reglamento; y en caso de ser ejecutada la garantía, si no cumple con reponerla en el plazo de treinta (30) días calendario contados desde la ejecución de la misma.

**Artículo 209.-** El Permiso de Operación puede ser revocado si su titular no inicia sus operaciones en el plazo de treinta (30) días calendario contados desde la fecha de otorgamiento del Certificado de Explotador o de la Conformidad de Operación, salvo que medie causa justificada.

**Artículo 210.-** En los casos de titulares de permisos de operación de transporte aéreo regular nacional o internacional que interrumpen sus operaciones sin causa justificada, por noventa (90) días calendario consecutivos, el correspondiente Permiso de Operación puede ser revocado en su totalidad o parcialmente en cuanto a las rutas y frecuencias o zonas de operación no utilizadas durante dicho plazo.

Este plazo puede ser renovado por la DGAC considerando la existencia o no de empresas interesadas en operar las rutas.

**Artículo 211.-** Sin perjuicio de lo dispuesto en los Artículos anteriores, el incumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley y en su reglamentación, o de las condiciones bajo las cuales se otorgan los permisos de operación y los permisos de vuelo, conlleva la revocación de los mismos por la DGAC.

En todos los casos, para la revocación de un Permiso de Operación, la DGAC notifica que adoptará tal medida al interesado, quien tiene el derecho de formular por escrito los descargos u ofrecer las pruebas que estime conveniente, dentro del término de quince (15) días calendario, contados a partir de la fecha de recepción de la notificación.

**Artículo 212.-** En los casos de suspensión de operaciones dispuesta por la DGAC, ésta notifica y señala el término para que el interesado levante o subsane las deficiencias correspondientes. Vencido el plazo otorgado al interesado, la DGAC resolverá según corresponda.

**Artículo 213.-** Cuando un explotador peruano o extranjero del servicio de transporte aéreo regular, nacional o internacional, solicita la suspensión total o parcial de sus operaciones, la DGAC puede autorizarla por un término máximo de noventa (90) días calendario. El plazo de la suspensión puede ser prorrogado por un período similar. Cuando se trate de suspensión total de los servicios aéreos, el reinicio de sus actividades es autorizado previa verificación de que el operador mantiene sus capacidades técnica y económico-financiera.

Vencido el plazo de suspensión y de no reanudarse las operaciones, la DGAC procede a revocar el Permiso de Operación en la parte que corresponda. En este caso, no es de aplicación el procedimiento previsto en el Artículo 211 del presente Reglamento. En el caso de operadores extranjeros, se tendrá en cuenta lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

La DGAC, previa verificación de su capacidad técnica y económico-financiera, autoriza la reanudación del servicio suspendido antes del vencimiento del término establecido, a solicitud del interesado, siempre y cuando no se hubiera autorizado a otro operador a atender el servicio que fue materia de suspensión conforme a lo dispuesto en el artículo siguiente.

**Artículo 214.-** Cuando medien razones de interés público, la DGAC puede autorizar, mediante permiso de vuelo, a otros operadores certificados, a realizar operaciones para atender el servicio regular de transporte aéreo, nacional o internacional en las rutas y frecuencias durante el plazo que se encuentren suspendidas conforme al artículo anterior.

**Artículo 215.-** En los casos de titulares de permisos de operación de servicios de transporte aéreo no regular, transporte aéreo especial y trabajo aéreo que suspenden totalmente sus operaciones o permanecen en inactividad por más de noventa (90) días calendario, el reinicio de sus actividades está sujeto a la previa verificación de su capacidad técnica y económico-financiera así como a las condiciones que establezca la DGAC.

## CAPÍTULO V

### OTORGAMIENTO DE DERECHOS AEROCOMERCIALES

**Artículo 216.-** El MTC a propuesta de la DGAC, aprueba mediante Resolución Ministerial los regímenes especiales para el desarrollo de los tráficos regionales y fronterizos.

**Artículo 217.-** La DGAC otorga los permisos de operación y los permisos de vuelo para el servicio de transporte aéreo internacional, regular y no regular conforme a la disponibilidad de derechos aerocomerciales previstos en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales aplicables. Cuando no exista disponibilidad de derechos, la DGAC deniega las solicitudes de los interesados, salvo que considere apropiado otorgar los derechos bajo el principio de reciprocidad.

**Artículo 218.-** En todos los casos que se otorgue a un transportador aéreo derechos aerocomerciales no previstos en un acuerdo, convenio o instrumento internacional a un transportador extranjero, el respectivo Permiso de Operación o Permiso de Vuelo conlleva como condición obligatoria la equitativa reciprocidad para los transportistas nacionales la cual estará expresada en un documento de compromiso emitido por la autoridad aeronáutica del país de la peticionaria o, en su defecto, el pago de una compensación económica equivalente para la República del Perú a ser determinada por la DGAC, durante el período que subsista la falta de reciprocidad.

El pago de la compensación económica es exigible a partir del momento en que la DGAC notifica de la obligación de pago al transportador extranjero.

**Artículo 219.-** Las rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales que corresponden al Estado Peruano y que se encuentran disponibles para su otorgamiento a los transportadores nacionales, son publicados por la DGAC periódicamente.

**Artículo 220.-** Tratándose de rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales sujetos a limitación, la DGAC, mediante aviso en el Diario Oficial El Peruano y otro de circulación nacional, convoca a los transportadores aéreos nacionales interesados en su explotación, para que en un plazo de siete (7) días, mediante comunicación escrita dirigida a la DGAC, manifiesten su interés en el otorgamiento de los mismos, a los efectos de su asignación mediante concurso público, salvo que medie acuerdo de distribución entre los transportadores interesados aprobado por la DGAC.

Vencido el plazo a que se refiere el párrafo anterior sin que exista manifestación de interés por parte de más de una empresa aérea, la DGAC asigna las rutas, frecuencias o derechos aerocomerciales a quien los solicite.

**Artículo 221.-** Luego de realizada la convocatoria y habiéndose presentado dos o más empresas aéreas como interesadas que cumplen con lo establecido en el Artículo 99.2 de la Ley, se constituye una Comisión Evaluadora, la misma que se encarga de realizar el concurso público correspondiente, debiendo formular las bases y presentarlas para su aprobación por el Viceministro de Transportes, en un plazo que no exceda de veinticinco (25) días contados a partir del día siguiente a la fecha de constitución de la Comisión, poniéndolas inmediatamente a disposición de los interesados en el término de cinco (5) días.

Las bases determinarán el trámite específico a seguirse y se elaborarán de acuerdo a los servicios que se concursan y a lo señalado en el presente reglamento.

La conformación de la Comisión Evaluadora compete al Viceministro de Transportes.

**Artículo 222.-** Las empresas aéreas pueden formular consultas en un plazo no mayor a cinco (5) días contados desde el vencimiento del plazo para la adquisición de las bases, las cuales son absueltas por la Comisión Evaluadora en cinco (5) días.

**Artículo 223.-** La Comisión Evaluadora pone en conocimiento de los adquirentes de las bases la relación de interesados que cumplen con lo establecido en el Artículo 99.2 de la Ley.

**Artículo 224.-** Vencido el plazo para la absolución de consultas y de acuerdo a la relación emitida, los interesados, dentro de los quince (15) días siguientes, deben presentar sus propuestas, conforme a los términos que en las bases se detallan las cuales son analizadas y evaluadas por la Comisión Evaluadora.

*Artículo 225.- Para otorgar a los transportadores aéreos nacionales las rutas y frecuencias o derechos aerocomerciales que corresponden al Estado Peruano mediante concurso público, la Comisión Evaluadora deberá considerar en cada caso por lo menos los siguientes criterios, los mismos que deberán recogerse en las Bases:*

- a) *La satisfacción del interés público y las necesidades de los usuarios finales.*
- b) *La capacidad económica-financiera y técnico - operativa del transportador, es decir, que éste se encuentre debidamente certificado en los servicios a que se refiere el Artículo 99.2 de la Ley.*
- c) *La proyección operativa del operador para la prestación del servicio solicitado, según el detalle que establecen las Bases.*
- d) *Alianzas estratégicas.*
- e) *Estructura administrativa de la empresa.*
- f) *Antecedentes y competencia de los principales miembros del personal técnico-administrativo de la empresa.*
- g) *Equipos aéreos.*
- h) *Acuerdos contractuales para el servicio y/o mantenimiento de los equipos.*
- i) *El análisis de los elementos relevantes del mercado. (\*)*

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 018-2002-MTC, publicado el 05-05-2002, cuyo texto es el siguiente:**

" **Artículo 225.-** Para otorgar a los transportadores aéreos nacionales las rutas y frecuencias o derechos aerocomerciales que corresponden al Estado peruano, mediante concurso público, la Comisión Evaluadora deberá considerar en cada caso la mayor oferta económica presentada por las empresas interesadas en su explotación dentro de su propuesta, conforme a los parámetros que se señalen en las bases del concurso."

**Artículo 226.-** *La Comisión Evaluadora determina al ganador del concurso público en un plazo de quince (15) días, luego del cual la DGAC procede a expedir el Permiso de Operación respectivo. (\*)*

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 018-2002-MTC, publicado el 05-05-2002, cuyo texto es el siguiente:**



**Artículo 226.-** Vencido el plazo a que se refiere el Artículo 224 del presente reglamento, la Comisión Evaluadora, dentro de un plazo máximo de 15 días calendario, procederá a la apertura de los sobres conteniendo las ofertas económicas en acto público y ante la presencia de un Notario Público, debiendo revisar la conformidad de la documentación presentada por los postores, declarándose al adjudicatario del o los derechos aerocomerciales concursados en ese mismo acto.”

**Artículo 227.-** De no presentarse dos o más postores, el concurso público es declarado desierto y es de aplicación lo dispuesto en el segundo párrafo del Artículo 220 del presente Reglamento.

**Artículo 228.-** El concurso público se sujeta a las condiciones establecidas en las bases que formula la Comisión Evaluadora, no siendo aplicable la oposición a que se refiere el Artículo 89.2 de la Ley. La bases incluyen necesariamente los requisitos señalados en los Artículos 172 y 225 del presente Reglamento, así como las garantías suficientes para asegurar los derechos de los postores, la transparencia del proceso incluyendo una vista pública de las propuestas y el fiel cumplimiento de la propuesta ganadora.

**Artículo 229.-** La DGAC convocará a los interesados en obtener los derechos aerocomerciales de las rutas y frecuencias sujetas a limitación que se encuentren siendo operados por alguna empresa aérea, con una anticipación no menor de ciento veinte (120) días al vencimiento de la autorización respectiva. (\*)

**(\*) De conformidad con el Artículo 7 del Decreto Supremo N° 018-2002-MTC, publicado el 05-05-2002, se exonera por única vez al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y sus dependencias del plazo señalado en el presente artículo.**

## TÍTULO IX

### CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO

**Artículo 230.-** Hay contrato de transporte aéreo aun en caso de exoneración del pago del precio estipulado, si el traslado es llevado a cabo por una empresa de transporte aéreo.

**Artículo 231.-** El billete de pasaje acredita que determinada persona ha adquirido el derecho de ser trasladada en las condiciones convenidas con el transportador.

La emisión del billete de pasaje o del medio electrónico en el que consten las condiciones del contrato de transporte aéreo de pasajeros, es exigible en el caso de los servicios de transporte aéreo y de transporte aéreo especial.

**Artículo 232.-** Sin perjuicio de la forma que se utilice, en el contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar la siguiente información:

- a) Nombre y domicilio del o de los transportadores.
- b) Nombre y apellido del pasajero.
- c) Número de orden, lugar y fecha de emisión del billete.
- d) Fecha y hora de inicio del transporte aéreo.
- e) Lugar del inicio del viaje, puntos intermedios y punto de destino.
- f) Clase y precio del pasaje e impuestos correspondientes.

g) El plazo de vigencia del contrato.

h) Las condiciones referidas a la responsabilidad del transportador por muerte o lesiones personales, así como por la pérdida del equipaje o daños sufridos por el mismo, con arreglo a los convenios internacionales y a la legislación nacional sobre la materia, cuando se trate de vuelos domésticos.

i) Peso del equipaje permitido, número de bultos y valor declarado si lo hubiere; y

j) Otras condiciones que establece la DGAC.

Adicionalmente, el transportador debe indicar si el servicio se presta directamente por éste o en código compartido u otra modalidad permitida por la Ley e informar por escrito los procedimientos a seguir por el transportador en los casos de cancelación, retraso, interrupción, exceso de reservas o sobre venta de pasajes, o inicio del vuelo antes de la hora programada, de acuerdo a lo establecido en el Título XII de la Ley.

**Artículo 233.-** Celebrado el contrato de transporte, si el transportador o la autoridad competente constata que al embarcar el pasajero presenta signos evidentes de alteración psíquica o de dolencia que requiera atención médica de urgencia, estado de ebriedad, se encuentre bajo el efecto de sustancias psicotrópicas o presente cualquier otra condición o estado que pudiera afectar el desarrollo normal o poner en riesgo la seguridad del vuelo, puede rehusar o condicionar su embarque y transporte. En estos casos, el transportador sólo está obligado a devolver el precio del pasaje.

**Artículo 234.-** Si el transportador acepta transportar pasajeros sin emitir billete de pasaje no puede ampararse en este hecho para eximirse o limitar la responsabilidad establecida por Ley, sin perjuicio de las sanciones correspondientes.

Como medio de prueba que acredita la existencia del contrato de transporte puede presentarse la tarjeta de embarque o cualquier otro documento que ponga en evidencia la existencia del vínculo contractual y las obligaciones del transportador.

**Artículo 235.-** El talón de equipaje debe contener al menos:

- a) Número del talón de equipaje;
- b) Puntos de partida y de destino;
- c) Peso del bulto; y,
- d) Valor declarado si lo hubiera.

**Artículo 236.-** La entrega del equipaje se hace al pasajero contra entrega del talón. En caso de pérdida o extravío del talón, el transportador puede exigir la identificación de quien tenga derecho a reclamar el equipaje y diferir su entrega hasta que le sea acreditada suficientemente.

El transportador está facultado para que, en presencia del pasajero y en el momento de su entrega, se inspeccione el contenido del equipaje que lo acompaña en el vuelo, pudiendo rechazar su transporte si aquel se opone a la inspección.

**Artículo 237.-** Por el contrato de transporte aéreo de carga, el transportador se obliga a trasladar por vía aérea bienes dados por el remitente para su entrega al destinatario por un precio determinado.

En ningún caso la carga es entregada en la plataforma o rampa de maniobras de los aeropuertos.

**Artículo 238.-** La carta debe contener, por lo menos, la siguiente información:

- a) Nombre del transportador;
- b) Lugar y fecha de emisión;
- c) Numeración correlativa;
- d) Punto de partida y punto de destino;
- e) Nombre, dirección y firma del remitente;
- f) Nombre y firma del encargado de la recepción de la carga por parte del transportador;
- g) Nombre y dirección del destinatario;
- h) Naturaleza de la carga y cantidad de bultos, incluyendo peso y dimensiones;
- i) Estado aparente de la carga y del embalaje;
- j) Precio del transporte y forma de pago;
- k) Valor declarado de la carga si la hubiere;
- l) Relación de los documentos entregados al transportador para ser adjuntados a la carta de porte; y,
- m) Plazo para el transporte e indicación de ruta, si se ha convenido.

**Artículo 239.-** El remitente proporciona al transportador la información que es asentada en la carta de porte y entrega los documentos que deben adjuntarse a ella para el cumplimiento, según sea el caso, de los requisitos exigidos por las autoridades de Aduana, Sanidad, Agricultura u otras.

El transportador no es responsable ante el remitente por la pérdida o los gastos originados por el incumplimiento por parte de éste de dichos requisitos.

**Artículo 240.-** La carta de porte aéreo acredita, salvo prueba en contrario:

- a) La existencia del contrato;
- b) La recepción de la carga;
- c) La naturaleza y condiciones de la carga, salvo error material o falsedad; y,
- d) Las demás condiciones del contrato.

El remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga que se consignan en la carta de porte aéreo. Si tales indicaciones y declaraciones resultasen irregulares, inexactas, incompletas o falsas, el remitente responde de los daños que tal circunstancia ocasione al transportador o a terceros.

Las indicaciones de la carta de porte aéreo relativas a la cantidad, volumen y estado aparente de la carga no constituyen prueba contra el transportador, salvo que la comprobación haya sido efectuada por éste en presencia del remitente y así conste en la carta de porte aéreo.

**Artículo 241.-** La carta de porte aéreo se entrega con la carga y se extiende en tres ejemplares originales:

- a) El primer ejemplar lleva la indicación “para el transportador” y es firmado por el remitente;
- b) El segundo ejemplar lleva la indicación “para el destinatario”, es firmado por el remitente y el transportador y acompaña a la carga;
- c) El tercer ejemplar es firmado por el transportador y es entregada por éste al remitente o a quien éste designe, previa aceptación de la carga.

**Artículo 242.-** El transportador pone su firma en la carta de porte aéreo antes del embarque de la carga a bordo de la aeronave. La firma del transportador puede ser reemplazada por un sello; la del remitente puede ser impresa o reemplazada por un sello. Si, a petición del remitente, el transportador extiende la carta de porte aéreo, se considera, mientras no se pruebe lo contrario, que actúa por cuenta del remitente.

**Artículo 243.-** El remitente tiene derecho a solicitar del transportador de carga, la expedición de diferentes cartas de porte aéreo en los casos que hubiere diversos bultos.

El transportador debe dar aviso al destinatario de la llegada de la carga, salvo pacto en contrario.

**Artículo 244.-** El transportador puede negarse a recibir la carga cuyo embalaje se encuentra en mal estado o no es el adecuado a la naturaleza y características del tipo de carga declarada, sin responsabilidad para el transportador.

## TÍTULO X

### ACUERDOS DE COOPERACIÓN COMERCIAL Y DE CÓDIGO COMPARTIDO

**Artículo 245.-** Los acuerdos celebrados por transportistas aéreos para la prestación de servicios de transporte aéreo bajo la modalidad de transportes en conexión, códigos compartidos o cualquier otra forma o modalidad de operación comercial, requieren para su entrada en vigor, de la previa aprobación de la DGAC.

**Artículo 246.-** Para la aprobación de un Acuerdo de Cooperación Comercial, de Código Compartido u otro de similar naturaleza, los transportistas deben presentar ante la DGAC, lo siguiente:

- a) Formato de solicitud establecido por la DGAC.
- b) Un ejemplar con el texto completo del acuerdo.
- c) Copia de la autorización del acuerdo expedida por la Autoridad Aeronáutica Civil del país de los transportistas.
- d) Designación de los transportistas por la Autoridad Aeronáutica Civil correspondiente.
- e) Día y número de la constancia de pago de los derechos correspondientes.
- f) Los demás que la DGAC requiera conforme a la naturaleza de acuerdo.

**Artículo 247.-** La aprobación de acuerdos de código compartido por la DGAC, requiere que los transportistas intervinientes sean titulares de los respectivos derechos aerocomerciales, salvo lo establecido en los acuerdos internacionales aplicables.

## TÍTULO XI

### SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

**Artículo 248.-** A los fines de lo previsto en la Ley y su reglamentación, cada uno de los conceptos descritos a continuación tiene el siguiente significado:

**Producto de Transporte Aéreo:** es todo servicio aéreo regular o no regular de pasajeros y servicios conexos con respecto al cual puedan efectuarse reservas o emitirse boletos utilizando Sistemas Computarizados de Reservas.

**Proveedor del Sistema:** es toda persona natural o jurídica que posee, explota o comercializa en todo o en parte, un Sistema Computarizado de Reservas.

**Transportista Participante:** es un transportista aéreo que opta por distribuir sus servicios a través de un Sistema Computarizado de Reservas, mediante un acuerdo con el proveedor del mismo.

**Suscriptor:** es toda persona natural o jurídica, distinta del transportista aéreo, que utiliza un Sistema Computarizado de Reservas mediante un contrato con un proveedor de sistemas, para la venta de productos de transporte aéreo.

Terminal SCR: es una instalación integrada por una pantalla, teclado y demás equipos necesarios, conectada al Sistema Computarizado de Reservas, mediante la cual se puede acceder a cualquier información registrada o transmitida por el sistema.

Usuario: es toda persona que utiliza el sistema para comprar un producto de transporte aéreo.

Presentación neutra: es toda presentación en pantalla de información fidedigna registrada por un Sistema Computarizado de Reservas que no está distorsionada, con relación al producto de transporte aéreo, a los transportistas participantes o a los aeropuertos correspondientes.

Contrato SCR de transportista: es todo acuerdo entre un proveedor de un Sistema Computarizado de Reservas y un transportista aéreo participante, cuyo objeto principal es proveer información uniforme y general para la comercialización de productos de transporte aéreo por medio de un Sistema Computarizado de Reservas.

Contrato SCR de suscriptor: es todo acuerdo entre un proveedor de un Sistema Computarizado de Reservas y un suscriptor, cuyo objeto principal es proveer información uniforme y general para la comercialización de productos de transporte aéreo por medio de un Sistema Computarizado de Reservas.

**Artículo 249.-** Las disposiciones sobre los Sistemas Computarizados de Reservas contenidas en la Ley y su reglamentación se aplican a todos los proveedores de dichos servicios, en todo aquello que corresponda al uso autorizado de sus terminales u otros medios de acceso en el territorio nacional, cualquiera sea su nacionalidad, domicilio y ubicación de la fuente de información, inclusive en los casos en que el proveedor del sistema no tiene domicilio en el Perú.

**Artículo 250.-** La incorporación de datos, tales como horarios, la disponibilidad de asientos, las tarifas de los transportistas aéreos y la selección y construcción de los servicios de conexión y sus alternativos, a un Sistema Computarizado de Reservas y su inclusión en la pantalla mediante presentaciones neutras así como la organización de los servicios, se realiza con criterio objetivo en forma neutral, precisa, clara, funcional y no discriminatoria.

**Artículo 251.-** Los transportistas participantes y los suscriptores de un Sistema Computarizado de Reservas abonan al proveedor del sistema iguales derechos por el mismo nivel de servicios prestados y éste no puede exigir ningún derecho discriminatorio o estructurar el sistema de modo que se impida indebidamente la participación de pequeños transportistas.

**Artículo 252.-** El proveedor no puede exigir a ningún transportista la participación en su sistema con carácter exclusivo o sólo para determinada proporción de sus actividades comerciales.

**Artículo 253.-** Toda información generada por un Sistema Computarizado de Reservas sobre una reserva, está disponible en condiciones de igualdad a todos los transportistas involucrados en el servicio cubierto y los suscriptores comprendidos en dicha reserva. El proveedor del sistema no puede poner a disposición de terceros la información personal sin el consentimiento escrito del o de los pasajeros.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, los proveedores están obligados a proporcionar toda la información generada por el Sistema Computarizado de Reservas a la DGAC, previa notificación escrita al proveedor del sistema especificando el alcance, la materia y el objeto de la solicitud. La información obtenida por la DGAC como resultado de la aplicación de este Artículo será utilizada exclusivamente para los fines de la solicitud o investigación pertinente.

**Artículo 254.-** Los servicios ofrecidos por el proveedor del sistema son iguales y no discriminatorios para todos los suscriptores y éstos pueden acceder libremente a otros servicios de

reserva por computadora sin restricción alguna. El proveedor del sistema no puede exigir a un suscriptor que celebre un contrato de exclusividad.

**Artículo 255.-** El proveedor del sistema no establecerá cargos basados, total o parcialmente, en la identidad de los transportistas cuyos servicios de transporte aéreo son vendidos por su Sistema Computarizado de Reservas.

**Artículo 256.-** No se debe exigir a los suscriptores la utilización de una Terminal SCR determinada ni se les puede impedir emplear soportes físicos o lógicos de computadoras que les permita cambiar de un Sistema Computarizado de Reservas a otro, excepto que sean técnicamente incompatibles con el del proveedor del sistema respectivo o, cuando el Terminal SCR es propiedad de un determinado proveedor del sistema y no del suscriptor.

**Artículo 257.-** Cuando un proveedor decide incluir en un Sistema Computarizado de Reservas informaciones relativas a horarios, tarifas y demás datos de transportistas no participantes, ya sea en forma conjunta o separada de la información de transportistas participantes, debe asegurarse que dichas informaciones sean registradas de buena fe y presentadas de forma clara, precisa y no discriminatoria.

**Artículo 258.-** Los transportistas participantes son responsables de la exactitud de la información que proporcionan al proveedor para ser incluida en el Sistema Computarizado de Reservas de este último.

Con la información proporcionada sobre sus servicios de transporte aéreo, se incluyen los elementos necesarios para identificar los cambios regulares en ruta, de equipo, la utilización de códigos compartidos o acuerdos similares, el número de escalas regulares en ruta y el transporte de superficie necesario y todo cambio de aeropuerto solicitado.

Si el proveedor considera que la información proporcionada directa o indirectamente por un transportista participante es inexacta y la cuestión no puede resolverse entre ambos, puede obtener la información pertinente de la DGAC.

**Artículo 259.-** Los transportistas aéreos peruanos y los transportistas extranjeros que operan en el territorio nacional proporcionan las informaciones sobre horarios y tarifas a todos los proveedores de sistemas que sean utilizados por suscriptores en territorio peruano, sin discriminación.

El cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior no obliga necesariamente a la suscripción de un contrato con el proveedor del SCR ni obliga a éste último a proporcionar servicios de reservas a un transportista aéreo, salvo que medie la celebración previa de un Contrato SCR de Transportista.

**Artículo 260.-** Los transportistas aéreos no pueden exigir a los suscriptores la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas determinado para vender sus productos de transporte aéreo ni condicionan a ello ningún acuerdo comercial.

**Artículo 261.-** Los suscriptores son responsables de la exactitud de toda la información que introducen en un Sistema Computarizado de Reservas. Asimismo, los suscriptores son responsables ante los usuarios por la manipulación indebida de la información proporcionada por un Sistema Computarizado de Reservas, que ocasione que aquéllos reciban datos incorrectos o distorsionados que les cause perjuicio.

**Artículo 262.-** La responsabilidad a que se refiere el Artículo 111 de la Ley, alcanza a los proveedores del sistema, a los transportistas participantes y a los suscriptores sólo en la medida de su respectiva participación, en todo hecho doloso o culposo que les sea atribuible, causado por la utilización de un Sistema Computarizado de Reservas.

**Artículo 263.-** La duración de los contratos para el uso de Sistemas Computarizados de Reservas es por un plazo máximo de dos (2) años pudiendo ser prorrogados automáticamente por períodos similares de común acuerdo entre las partes, de conformidad con sus términos.

Si el contrato es resuelto por el suscriptor durante los dos (2) primeros años de su vigencia y hasta el vencimiento de los dos (2) años subsiguientes, si hubiera prórroga, el proveedor sólo tiene derecho a recuperar los costos directamente relacionados con la prestación del servicio que se fijen en el contrato.

En cualquier caso, las condiciones establecidas en la prórroga del contrato no significan mecanismos que conlleven la imposibilidad del suscriptor de revisar el contrato.

## TÍTULO XII

### RESPONSABILIDAD

#### CAPÍTULO I

#### RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

**Artículo 264.-** En el transporte aéreo internacional de pasajeros, equipaje y carga, la responsabilidad del transportista se rige por los instrumentos internacionales vigentes para el Perú.

#### CAPÍTULO II

#### RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

##### SUBCAPÍTULO I

##### DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACIÓN

**Artículo 265.-** *El explotador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, lesión corporal o daño sufrido por el personal aeronáutico a su cargo que desempeña labores a bordo de sus aeronaves. La cobertura de estos daños y perjuicios se sujeta a lo establecido para los pasajeros de acuerdo a lo señalado en el Artículo 267 del presente Reglamento. (\*)*

**(\*) De conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 016-2007-MTC, publicado el 11 mayo 2007, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 265.-** El Explotador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte, lesión corporal o daño sufrido por el personal aeronáutico a su cargo que desempeña labores a bordo de sus aeronaves. El monto indemnizatorio se sujeta a lo establecido para los pasajeros de acuerdo a lo señalado en el artículo 267 del presente Reglamento.”

**Artículo 266.-** El transportador es responsable por los daños causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero cuando el accidente se produce a bordo de una aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque.

**Artículo 267.-** En el transporte de personas, el monto indemnizatorio del transportador con relación a cada pasajero es el siguiente:

- a) En caso de muerte, la suma de 45,000 Derechos Especiales de Giro (DEG);
- b) En caso de lesión corporal, hasta 45,000 DEG.

Si en los casos de muerte o lesión corporal los deudos o el pasajero demuestran que los

daños o perjuicios son superiores a las cantidades indicadas en los literales a) y b) del párrafo anterior, la responsabilidad del transportador, por el exceso se sujeta a lo establecido en el Artículo 124 de la Ley.

En caso de muerte del pasajero, el transportador abona a los herederos de la víctima declarados, en el plazo máximo de quince (15) días calendario desde que le fuese requerido, una suma equivalente al 20% del monto establecido en el inciso a) del párrafo anterior, deducible del mismo.

En el caso de lesión corporal, la responsabilidad del transportista comprende los daños y perjuicios debidamente acreditados.

## SUBCAPÍTULO II

### DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJES O CARGA TRANSPORTADA

**Artículo 268.-** La responsabilidad del transportador, respecto a los equipajes o carga que se encuentran bajo su custodia, no se extiende al transporte terrestre o acuático efectuado fuera de un aeródromo, a menos que haya sido realizado en ejecución de un contrato de transporte multimodal celebrado con el transportador aéreo. En estos casos se presume, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el período en el cual el equipaje o la carga se hallan bajo custodia del transportador.

**Artículo 269.-** En caso de daños resultantes del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, la responsabilidad del transportista se limita a mil (1000) DEG por pasajero.

**Artículo 270.-** El daño causado, salvo los casos en que exista una declaración especial del valor del equipaje o la carga, formulada por el pasajero o propietario de éstos en el momento de su entrega al transportador, es indemnizado en la siguiente forma:

a) En caso de destrucción o pérdida de equipaje registrado, el transportador abona una suma equivalente a 17 DEG por kilo de peso registrado.

b) En caso de avería o retraso de equipaje registrado, el transportador abona hasta una suma equivalente a 17 DEG por kilo de peso registrado.

c) En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de la carga transportada, el transportador abona una suma equivalente a 17 DEG por kilo de peso registrado.

**Artículo 271.-** Se considera efectos personales al equipaje de mano cuya custodia conserva el pasajero durante el vuelo.

En el caso de pérdida o destrucción de los efectos personales, el transportador abona una suma equivalente a 300 DEG.

Si se trata de avería de los mismos, el transportador abona hasta una suma equivalente a 300 DEG.

**Artículo 272.-** Las disposiciones sobre la protesta son de aplicación, además, al caso de pérdida o destrucción de los efectos personales del pasajero.

**Artículo 273.-** El plazo para la presentación de la protesta para el caso de pérdida o destrucción de los efectos personales es de cinco (5) días hábiles desde la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino.

Conforme a lo establecido en los literales a) y b) del Artículo 120.3 de la Ley, el



transportador debe informar a los pasajeros del procedimiento y plazo para presentar la protesta.

### **SUBCAPÍTULO III**

#### **RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR POR INEJECUCIÓN TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE PASAJEROS**

**Artículo 274.-** Se entiende por cancelación del vuelo a la no realización del transporte de pasajeros en la fecha, hora y número de vuelo programado.

Se entiende por interrupción del vuelo a la suspensión temporal del transporte en un punto distinto al de origen y antes de haber arribado la aeronave a su destino final.

En el caso de cancelación de vuelo, el pasajero puede optar por efectuar el viaje en el vuelo siguiente que realice el mismo transportador en igual o similar ruta. En este caso, el pasajero tiene derecho al pago de los gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que resulten necesarios.

**Artículo 275.-** El transportador se encuentra exento de responsabilidad cuando niegue el embarque de un pasajero que carece de la documentación necesaria para cumplir los requisitos migratorios exigidos en el lugar de destino.

### **SUBCAPÍTULO IV**

#### **RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE SUCESIVO Y EN EL TRANSPORTE DE HECHO**

**Artículo 276.-** Hay contrato de transporte aéreo sucesivo cuando varios transportadores aéreos se obligan sucesivamente a su realización o, cuando así lo hayan convenido las partes, considerándose el mismo como un solo contrato. Para efectos de responsabilidad, el pasajero sólo puede accionar contra el transportador que tuvo a su cargo el transporte cuando se produjo el daño, salvo, que el primer transportador haya asumido la responsabilidad de todo el viaje de manera expresa. En el caso de transporte de equipaje o carga, el pasajero o el remitente puede accionar contra el primer transportador y el destinatario contra el último; cualquiera de éstos puede además accionar contra el transportador en cuyo transporte se produjo el daño. Dichos transportadores son solidariamente responsables ante el pasajero, remitente o destinatario.

**Artículo 277.-** En caso de transporte realizado, en parte por aeronave y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la Ley y el presente Reglamento sólo son de aplicación al transporte aéreo; las condiciones relativas a los otros medios de transporte pueden convenirse especialmente.

**Artículo 278.-** En caso de que el transporte aéreo fuese contratado con un transportista y efectuado por otro, ambos son solidariamente responsables ante el usuario, quien puede accionar contra uno u otro.

### **SUBCAPÍTULO V**

#### **DAÑOS CAUSADOS EN EL TRANSPORTE AÉREO GRATUITO**

**Artículo 279.-** En el caso de transporte aéreo gratuito de personas o cosas, el transportador está obligado a expedir un billete de pasaje, un talón de equipaje o una carta de porte, según corresponda. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente Artículo no exime al transportador de la responsabilidad prevista en el Artículo 129 de la Ley.

### **SUBCAPÍTULO VI**

**DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE**

**Artículo 280.-** Los daños y perjuicios causados a personas o bienes, que se encuentran en la superficie, producidos por la acción de una aeronave en vuelo durante las maniobras relacionadas con éste o por cuanto de ellas se desprenda o arroje, son de responsabilidad del explotador de la aeronave.

**CAPÍTULO III****RESPONSABILIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO**

**Artículo 281.-** Los explotadores de aeródromos, son responsables por los daños y perjuicios previstos en el Artículo 138 de la Ley.

Los explotadores de aeródromos públicos o privados en su caso, no son responsables si los daños sufridos por las aeronaves sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de terceros, por culpa de la víctima o por la propia aeronave, siempre que prueben haber adoptado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

**CAPÍTULO IV****RESPONSABILIDAD DEL ORGANISMO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO**

**Artículo 282.-** Los organismos de control de tránsito aéreo son responsables de los daños y perjuicios causados al personal o los bienes del transportador por el incumplimiento de las disposiciones sobre la materia, conforme a lo establecido en el Artículo 140 de la Ley.

**Artículo 283.-** Los organismos de control de tránsito aéreo tienen la obligación de respetar los mensajes y/o comunicaciones emitidos por la DGAC, no pudiendo modificar el contenido de aquellos, ni permitir a los transportadores aéreos operaciones aeronáuticas no autorizadas por la DGAC.

**Artículo 284.-** Los organismos de control de tránsito aéreo tienen la obligación de reportar inmediatamente cualquier situación contraria al normal desenvolvimiento de las operaciones de un transportador aéreo, en relación a las autorizaciones otorgadas a aquellos por parte de la DGAC, así como todo accidente o incidente aeronáutico que se suscite por cualquier causa.

**Artículo 285.-** El organismo de control de tránsito aéreo está eximido de la presunción de culpa a que se refiere el Artículo 141.1 de la Ley en los casos que, por mandato judicial expreso o encontrándose el caso sometido a la competencia de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, se establezca la reserva sobre los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre su personal o representantes con los pilotos al mando de las aeronaves u otros organismos de control de tránsito aéreo.

**Artículo 286.-** La eliminación o destrucción de archivos y documentos relacionados a incidentes o accidentes aeronáuticos requiere de la previa autorización de la DGAC.

**TÍTULO XIII****SEGUROS**

**Artículo 287.-** Los explotadores de aeronaves, de aeródromos públicos y los organismos de control de tránsito aéreo están obligados a acreditar ante la DGAC los contratos de seguros que cubran la responsabilidad derivada de los daños que puedan ocasionar, conforme a lo establecido en la Ley y el presente Reglamento.

**Artículo 288.-** Los explotadores que realizan operaciones de Aviación Civil en el ámbito nacional, están obligados a contratar coberturas de seguros que cubran los riesgos para pasajeros, tripulantes, equipajes facturados, los efectos personales del pasajero, carga y para los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. Asimismo están obligados a contratar coberturas de seguros para la búsqueda, asistencia y salvamento y para la investigación de accidentes.

**Artículo 289.-** Los explotadores están obligados a asegurar:

a) Bajo una cobertura de accidentes personales a:

i) Las tripulaciones o personal habitual y ocasional, con función a bordo de una aeronave, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio, conforme a lo establecido en el Artículo 265 del presente Reglamento.

ii) Los pasajeros, por un monto no inferior al mínimo establecido en el Artículo 267 del presente Reglamento.

b) Una segunda cobertura de responsabilidad civil que cubra el exceso del monto mínimo de los daños causados indicado en el Artículo 267 del presente Reglamento. (\*)

**(\*) De conformidad con el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 016-2007-MTC, publicado el 11 mayo 2007, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 289.-** Los explotadores están obligados a asegurar:

a) Bajo una cobertura de accidentes personales a:

i) Las tripulaciones o personal habitual y ocasional, con función a bordo de una aeronave, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio, conforme a lo establecido en el Artículo 265 del presente Reglamento.

ii) Los pasajeros por un monto no inferior al mínimo establecido en el Artículo 267 del presente Reglamento.

b) Una segunda cobertura de responsabilidad civil que cubra el exceso del monto mínimo de los daños causados indicados en el Artículo 267 del presente Reglamento.

Para el caso de operaciones aéreas de trabajo aéreo así como operaciones sin fines de lucro y/o con fines de instrucción realizadas por los aeroclubes, asociaciones aerodeportivas, escuelas, centros de instrucción y explotadores de Aviación General, la cobertura establecida en el inciso a) será de un 25% del monto fijado en el artículo 267 del Reglamento, salvo el caso del transporte aéreo especial señalado en el artículo 166 de la Ley. La segunda cobertura señalada en el inciso b) cubrirá el exceso de los daños causados sobre la primera cobertura.”

**Artículo 290.-** Las coberturas mínimas que están obligados a contratar los explotadores aéreos, por los daños causados a terceros en la superficie, se determinan en función al peso máximo de despegue de la aeronave, de acuerdo a la siguiente escala:

a) Para aeronaves con peso máximo de despegue de hasta 30,000 Kg. la suma de 30 DEG por cada kilogramo.

b) Para aeronaves de peso superior a 30,001 Kg. la suma de 900,000 DEG más 40 DEG por cada kilogramo que exceda los 30,000 Kg. (\*)

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 007-2007-MTC, publicado el 03 marzo 2007, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 290.-** Las coberturas mínimas que están obligados a contratar los explotadores aéreos, por los daños causados a terceros en la superficie, se determinan en función al peso máximo de despegue de la aeronave, de acuerdo a la siguiente escala:

a) Para aeronaves con peso máximo de despegue de hasta 30,000 Kg., la suma de 30 DEG por cada kilogramo.

b) Para aeronaves de peso superior a 30,001 Kg., la suma de 900,000 DEG más 40 DEG por cada kilogramo que exceda los 30,000 Kg.

c) Para el caso de operaciones aéreas sin fines de lucro y/o con fines de instrucción, realizadas por aeroclubes, asociaciones aerodeportivas, escuelas, centros de instrucción y explotadores de Aviación General, deberá contratarse coberturas mínimas de seguros por los daños causados a terceros en la superficie, que serán de 15 DEG por cada kilogramo, siempre y cuando operen aeronaves con un peso máximo de despegue de hasta 6,000 Kg.”

**Artículo 291.-** Para el transporte aéreo internacional la cobertura de los seguros, no es menor que los límites de responsabilidad establecidos en los convenios o protocolos internacionales que rigen sobre la materia, ratificados por el Perú y vigentes al momento que se produce el hecho que cause el daño.

**Artículo 292.-** Ninguna aeronave puede volar sin acreditar ante la DGAC la correspondiente cobertura de seguros. El incumplimiento de lo dispuesto en este Artículo da lugar a la inmediata suspensión de las operaciones de la aeronave.

**Artículo 293.-** Los contratos de seguros exigidos en la Ley y el presente Reglamento, deben tener como condición que el asegurador de aviso oportuno e inmediato a la DGAC, de cualquier modificación o de la suspensión o cancelación de las pólizas de seguros por incumplimiento de pago en las primas o cualquier otra circunstancia.

Son responsables solidariamente el transportador y la empresa de seguros correspondiente, en caso de ocurrir un accidente aéreo y no haber comunicado el asegurador la modificación o la suspensión o cancelación de la cobertura.

**CONCORDANCIAS:** *D.U. N° 005-2004, Art. 2*

## TITULO XIV

### BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

**Artículo 294.-** La búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves en peligro o accidentadas, son de interés público. Se rige por la Ley y su reglamentación.

**Artículo 295.-** Se entiende por búsqueda, al conjunto de operaciones destinadas a determinar la ubicación y condición de una aeronave, cuando no se tiene noticia de la misma.

Se entiende por asistencia, la ayuda o auxilio que una aeronave presta a otra que se encuentra en situación de peligro.

Se entiende por salvamento, la acción dirigida a rescatar o socorrer personas y eventualmente, cosas que se encuentran a bordo de una aeronave accidentada.

**Artículo 296.-** El Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú, es el ente encargado de la organización y dirección de las acciones destinadas a la ubicación de las aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

El Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento, elaborado de conformidad con las normas del Anexo Técnico "Búsqueda y Salvamento" del presente Reglamento, establece un sistema integral que considera la participación del Ejército, Fuerza Aérea y Marina de Guerra del Perú, la Policía Nacional del Perú y de otras entidades y organismos públicos y privados, normando las funciones, procedimientos, responsabilidades y obligaciones de las personas naturales y jurídicas que realizan actividades de aeronáutica civil y que intervienen o son requeridos para colaborar en la ejecución de las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutico en el territorio nacional.

El Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento es elaborado por el Ministerio de Defensa, en coordinación con el MTC a través de la DGAC y el Ministerio del Interior.

**Artículo 297.-** Los explotadores de aeronaves, las personas naturales o jurídicas bajo cuya dirección se encuentre personal especializado, las personas a cuyo cargo se encuentran sistemas de comunicación y los pilotos al mando de aeronaves, están obligados a prestar la ayuda que les sea requerida dentro de sus posibilidades.

**Artículo 298.-** Las personas a que se refiere el artículo anterior quedan eximidas de tal obligación en los casos siguientes:

- a) Cuando las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento están garantizadas en mejores condiciones;
- b) Cuando su participación en tales operaciones ponga en evidente peligro al personal que participe en ellos;
- c) Cuando no hubiese posibilidades de prestar una ayuda útil y oportuna.

**Artículo 299.-** La DGAC puede autorizar el ingreso de aeronaves civiles extranjeras para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que las circunstancias lo requieran, de conformidad con los acuerdos y convenios internacionales.

**Artículo 300.-** Los explotadores de aeronaves, las entidades y las personas naturales o jurídicas que participen directamente en operaciones de búsqueda aeronáutica, presten asistencia o salven personas, tienen derecho a ser retribuidos por los gastos efectuados, así como también a ser indemnizados por los daños que se producen como consecuencia de estas operaciones. Las indemnizaciones y reembolsos están a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no pueden exceder, en conjunto, al valor de reposición que tenía la aeronave socorrida antes de producirse el hecho.

**Artículo 301.-** El Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú, como órgano encargado de la dirección y organización de las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, y a pedido de parte, otorga las constancias correspondientes a la participación directa de los explotadores de aeronaves, las entidades y las personas naturales o jurídicas en tales operaciones.

## TÍTULO XV

### INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

**Artículo 302.-** Se entiende por accidente de aviación todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona sube a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado de la misma, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves, o
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales, o
- c) La aeronave desaparece o es totalmente destruida.

Se entiende por incidente de aviación todo suceso relacionado con la utilización de una

aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Artículo 303.-** La investigación de accidentes de aviación es de interés público. Corresponde al MTC a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, investigar los accidentes e incidentes de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional.

**CONCORDANCIAS:** R.M. N° 205-2007-MTC-02 (Aprueban el Anexo Técnico “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil)

**Artículo 304.-** La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación es un órgano permanente e independiente de la DGAC. Se constituye por Resolución Ministerial del MTC y está integrada por cinco (5) miembros debidamente capacitados:

- a) Un representante del Ministro, quien actuará como Presidente. (\*)
- b) Un abogado designado para tal efecto, quien actuará como Secretario.
- c) Un (1) especialista en operaciones aéreas.
- d) Un (1) especialista en aeronavegabilidad.
- e) El Jefe del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento.

**(\*) De conformidad con el Artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 637-2004-MTC-02, publicada el 26-08-2004, se designa al señor Guido Fernández Lañas como Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**

La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación puede considerar la inclusión de personal adicional especializado que sea requerido, para que forme parte de la investigación, entre los cuales se encuentran:

- a) Un especialista en control de tránsito aéreo.
- b) Un especialista en meteorología.
- c) Un médico especialista en patología de aviación.
- d) Un médico especialista en medicina de aviación.

**Artículo 305.-** La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación está facultada para citar a testigos, peritos y asesores, pedir informes, coordinar con las autoridades del sector público nacional y del sector privado y disponer la realización de todos los actos que conduzcan a determinar las causas del accidente, a fin de adoptar las medidas tendientes a evitar su repetición.

**Artículo 306.-** La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación establece las normas reglamentarias de su organización y funciones y está encargada de los procedimientos a los que deben sujetarse las investigaciones de accidentes aeronáuticos. La investigación de accidentes e incidentes se rige por la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico “Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación” de este Reglamento.

**Artículo 307.-** Una vez concluida la investigación, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación emite un informe final que contiene las conclusiones sobre las probables causas del accidente o del incidente, en su caso y las recomendaciones de las acciones tendientes a evitar su repetición. El informe final tiene carácter público.

El informe final a que se refiere el párrafo anterior, no está orientado a determinar responsabilidades. La DGAC dispone y adopta las acciones correspondientes en mérito al resultado de la investigación.

La información y documentación que sustenta el informe final, tienen carácter reservado y

sólo pueden ser entregados a la autoridad judicial que así lo disponga.

**Artículo 308.-** Toda persona que toma conocimiento de un accidente o incidente de aviación tiene la obligación de comunicarlo, por el medio más rápido, a la autoridad más próxima e igualmente tiene la misma obligación, en caso de tener conocimiento de la existencia de restos de una aeronave.

La primera autoridad que se constituye en el lugar de los hechos toma bajo su responsabilidad la aeronave, los equipajes, la carga y el correo y provee lo necesario para la protección y auxilio de los pasajeros y la tripulación, comunicando de inmediato al MTC, debiendo asimismo adoptar las medidas necesarias para proteger el lugar donde ocurrió el accidente o se encontraron los restos de la aeronave accidentada, hasta la llegada del personal encargado de la investigación. Al prestar auxilio a los pasajeros y a la tripulación debe tratar de no destruir las pruebas que permitan investigar las causas que ocasionaron el accidente.

**Artículo 309.-** La autoridad encargada de la vigilancia de una aeronave accidentada impide la intervención de personas no autorizadas. La Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación es la única autoridad que puede disponer o autorizar la remoción de la aeronave o de sus restos, de los elementos afectados y de los objetos que pudieran haber concurrido a producir el accidente, excepto cuando:

a) Resulte necesario para auxiliar a las personas lesionadas o a las que se encuentren atrapadas entre los, restos de la aeronave.

b) Sea necesario en beneficio de la seguridad pública.

c) La aeronave constituya un riesgo u obstrucción del tránsito aéreo.

d) Sea necesario obtener elementos o datos para iniciar la investigación y los mismos pudieran perderse por las condiciones meteorológicas, el estado físico del área o por el paso del tiempo.

**Artículo 310.-** Las autoridades, instituciones, personas naturales y los representantes legales de las personas jurídicas tienen la obligación de declarar o proporcionar los informes que les requiera la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, en todo lo que se relacione con un accidente o incidente de aviación.

**Artículo 311.-** Cuando ocurre un accidente o incidente en el extranjero con participación de aeronaves de matrícula peruana, la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación designa a sus representantes conforme a los convenios internacionales vigentes, en los que el Estado es parte.

**Artículo 312.-** La prohibición de remover los restos, despojos y elementos de prueba no impide en caso alguno la intervención que corresponde, conforme a ley, al Poder Judicial, al Ministerio Público o a las autoridades policiales.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la intervención de esas autoridades debe efectuarse en coordinación con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, a fin de evitar la desaparición o alteración de pruebas o indicios relevantes para la investigación.

**Artículo 313.-** Si fuese indispensable proceder a la remoción de los restos de una aeronave accidentada a efectos de proceder al salvamento de personas, antes de la intervención de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, se deberá resguardar el mayor número posible de pruebas o indicios relevantes para la investigación, conservando los elementos o equipos de la tripulación y pasajeros, inventariándolos o individualizándolos en la forma más precisa posible, indicándose la posición y estado en que se encontraban, efectuando un croquis con su ubicación en la zona del accidente y obteniendo la documentación gráfica suficiente.

**TITULO XVI****INFRACCIONES Y SANCIONES**

**Artículo 314.-** Las sanciones a que hubiere lugar por las infracciones a la Ley de Aeronáutica Civil y sus disposiciones reglamentarias y a las disposiciones normativas que emita la DGAC serán impuestas mediante Resolución Directoral por el Director General de Aeronáutica Civil, a recomendación de la Junta de Infracciones.

**Artículo 315.-** *La Junta de Infracciones está constituida por:*

- El Director de Circulación Aérea de la DGAC, quien la presidirá,
- El Director de Seguridad Aérea de la DGAC; y,
- El Director de la Oficina de Asesoría Legal de la DGAC. (\*)

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 041-2002-MTC, publicado el 24-08-2002, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 315.-** La Junta de Infracciones está integrada por:

- el Director de Circulación Aérea de la DGAC, quien la presidirá;
- el Director de Seguridad Aérea de la DGAC; y,
- un abogado de la Dirección General de Aeronáutica Civil.”

**Artículo 316.-** Las presuntas infracciones serán sometidas ante la Junta de Infracciones por el Presidente de la misma; previa evaluación de las mismas, a fin de determinar la existencia de indicios para poder dar lugar al inicio del proceso administrativo correspondiente. La Junta de Infracciones podrá solicitar informes o asesoría a personal profesional y técnico especializado tanto del sector público como privado.

**Artículo 317.-** La Junta de Infracciones notificará al presunto infractor mediante Oficio, el cual para ejercer su derecho de defensa, deberá presentar su descargo por escrito en el término no mayor de cinco (5) días hábiles, contados a partir del día siguiente de recibida la notificación, salvo que por motivos de fuerza mayor, a solicitud del presunto infractor, la Junta de Infracciones le conceda mediante oficio, nueva fecha para la presentación del respectivo descargo.

Vencido el plazo con descargo o sin él, la Junta de Infracciones se reunirá y evaluará las evidencias y elementos de juicio necesarios, procediendo a emitir su dictamen, previo análisis y conclusiones, con las recomendaciones que considere pertinentes.

**Artículo 318.-** *Según la naturaleza y circunstancias de la infracción, la DGAC podrá establecer medidas preventivas destinadas a salvaguardar la seguridad de las operaciones, así como la comisión de nuevas infracciones, daños a terceros, entre otros. (\*)*

**(\*) Artículo modificado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 048-2010-MTC, publicado el 08 octubre 2010, cuyo texto es el siguiente:**

**“Artículo 318.-** Según la naturaleza y circunstancias de la infracción, la Junta de Infracciones podrá establecer medidas de carácter provisional destinadas, entre otros, a salvaguardar la seguridad de las operaciones, la comisión de nuevas infracciones y daños a terceros; pudiendo disponer la inmediata suspensión de las actividades del personal aeronáutico que sea sometido al procedimiento sancionador, hasta la expedición de la resolución que ponga fin al mismo. Las medidas que se adopten deberán ajustarse a la intensidad, proporcionalidad y necesidades de los objetivos que se pretenden garantizar en cada supuesto concreto.”



El cumplimiento o ejecución de las medidas de carácter provisional se compensarán en cuanto sea posible, con la sanción impuesta”.

**Artículo 319.-** La tipificación de las infracciones será establecida en la reglamentación que sobre el proceso administrativo de Junta de Infracciones se aprueba mediante Resolución Ministerial del MTC.

## TÍTULO XVII

### PRESCRIPCIÓN

**Artículo 320.-** El plazo previsto en el literal a) del Artículo 164 de la Ley, es de aplicación para la acción de indemnización por daños causados a los efectos personales.

## TÍTULO XVIII

### OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

**Artículo 321.-** Los aeroclubes se constituyen como asociaciones civiles con la finalidad de promover y difundir entre sus asociados la práctica del vuelo y otras disciplinas aerodeportivas con fines recreativos, deportivos o de instrucción, así como el conocimiento de las materias conexas a la actividad aeronáutica civil.

Las actividades de instrucción se sujetan a las regulaciones establecidas por la DGAC.

**Artículo 322.-** Los aeroclubes deben contar con las instalaciones, equipos, material, personal y demás medios exigidos por la DGAC. Asimismo, deben demostrar a través de sus registros contables, que los ingresos provenientes de las actividades y servicios prestados son destinados exclusivamente al financiamiento de sus actividades institucionales.

**Artículo 323.-** Para iniciar sus actividades, los Aeroclubes deben inscribirse en el Registro de Aeroclubes de la DGAC, presentando la siguiente documentación:

- a) Formato de solicitud establecido por la DGAC;
- b) Testimonio de la escritura pública de constitución social debidamente inscrita;
- c) Relación de asociados;
- d) Nómina del consejo directivo;
- e) Relación y características del material aeronáutico de su propiedad y el de sus asociados;
- f) Información sobre el personal aeronáutico o taller de mantenimiento aeronáutico que tiene a su cargo el mantenimiento de sus equipos;
- g) Información de su base y zona de operación;
- h) Información de la infraestructura con que cuenta para sus operaciones;
- i) Los demás que la DGAC establece en la reglamentación para el otorgamiento de estas autorizaciones.

Toda modificación de la información a que se refiere el presente artículo, debe ser puesta en conocimiento de la DGAC en el término de treinta (30) días calendario de producida.

**Artículo 324.-** Los aeroclubes pueden realizar las actividades aéreas conforme a lo establecido en el artículo 166 de la Ley dentro de los límites señalados en el mismo y sólo dentro de su zona de operación, previa autorización de la DGAC, mediante Permiso de Vuelo.

El Permiso de Vuelo establece los límites de la autorización en cuanto al tipo de actividad, período, vigencia de la autorización y la obligación de suspender las actividades aéreas autorizadas en caso se afecten intereses de los explotadores aéreos.

**Artículo 325.-** Las actividades aeronáuticas de transporte aéreo especial y de trabajo aéreo que pueden realizar los aeroclubes bajo las condiciones previstas en el artículo anterior, son las siguientes:

- a) Traslado de personas, carga y correspondencia.
- b) Observación aérea (búsqueda, inspección, control).
- c) Publicidad aérea.
- d) Otras actividades que sean específicamente autorizadas por la DGAC.

**Artículo 326.-** Para realizar las actividades previstas en el artículo anterior, los aeroclubes deben acreditar que existen razones de interés público que justifican su solicitud, que no se afecta el interés de los explotadores aéreos y que cuentan con aeronaves adecuadas para el fin propuesto.

**Artículo 327.-** La DGAC establece las regulaciones para el funcionamiento de Escuelas de Aviación de Tripulantes Técnicos, Centros de Instrucción de Controladores de Tránsito Aéreo y Centros de Instrucción de Técnicos de Mantenimiento.

**Artículo 328.-** El funcionamiento de Talleres de Mantenimiento de Aeronaves y de Estaciones Reparadoras, es autorizado por la DGAC, mediante Permiso de Operación otorgado por Resolución Directoral hasta por el plazo de cuatro (4) años.

El otorgamiento de la autorización prevista en el párrafo anterior está sujeta al cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley y en el presente Reglamento para la realización de actividades de Aviación Comercial, que sean aplicables y a los procedimientos que establezca la DGAC.

En este caso no es de aplicación la limitación sobre nacionalidad prevista en el Artículo 79 de la Ley.

**Artículo 329.-** La realización de actividades aeronáuticas de paracaidismo, ultraligeros, planeadores, globos aerostáticos y dirigibles se sujeta a las disposiciones que establece la DGAC.

**Artículo 330.-** Los requisitos, procedimientos y demás condiciones para desarrollar la práctica de las diferentes actividades aerodeportivas son reguladas por la DGAC conforme a las disposiciones internacionales aplicables. El funcionamiento de las entidades que realizan actividades aerodeportivas debe cumplir con lo establecido por la Ley General del Deporte y otras aplicables a dicha actividad.

## TÍTULO XIX

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

**Primera.-** Los recursos financieros de la DGAC provenientes del Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) que administra la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC S.A. se determinan sobre el monto de facturación mensual sin considerar el valor de los servicios prestados a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, así como los facturados a las Embajadas.

Del monto obtenido, se deduce la provisión realizada en el mes, si la hubiera, para cuentas de cobranza dudosa que correspondan a servicios prestados a partir de la vigencia de la Ley y se agrega el monto cobrado de cuentas dudosas provisionadas en meses anteriores.

La DGAC emite una constancia de recibo de los recursos financieros a que se refiere el párrafo anterior, la misma que constituye comprobante para los efectos pertinentes. Los procedimientos para la administración y control de los ingresos financieros a que se refiere la presente disposición son aprobados mediante Resolución Ministerial del MTC.

Al concluir el ejercicio fiscal anual la DGAC determina el monto realmente utilizado en sus gastos corrientes y de resultar un excedente, éste es acreditado a favor de CORPAC S.A. el mismo que será considerado como pago a cuenta del siguiente ejercicio anual.

**Segunda.-** En cumplimiento de lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria de la Ley, el MTC, a través de la DGAC, suscribe o renueva en su caso, anualmente, los convenios de cooperación técnica u otros similares con la Organización de Aviación Civil Internacional, a fin de asegurar la disponibilidad de medios técnicos y administrativos, así como la contratación de profesionales y especialistas, estableciendo para ello las previsiones presupuestales que garanticen la continuidad de dicho personal dentro de un marco de eficiencia y productividad, para el cumplimiento de todas las actividades de su competencia.

**Tercera.-** A efectos de lo dispuesto en el Artículo 5.2 de la Ley y de conformidad con lo establecido en el Artículo 60 de la Constitución Política del Perú, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción a través de la DGAC emite el informe técnico a que hace referencia el Artículo 4 del Decreto Supremo N° 034-2001-PCM referido al alcance de las actividades de aviación comercial que como parte del rol subsidiario del Estado desarrolla la empresa Transportes Aéreos Nacionales de Selva - TANS, conforme a lo dispuesto en la Quinta Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27261, considerando la situación de la oferta del servicio por los operadores privados y las necesidades del servicio de transporte aéreo, de conformidad con el Artículo 5.1 de la Ley y de acuerdo al informe técnico que emita la DGAC.

**Cuarta.-** El MTC, a través de la DGAC, es la única autoridad competente para regular todo lo relacionado a la seguridad de la aviación en los aeropuertos de la República, de conformidad con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; a estos efectos, está facultado para dictar las disposiciones y efectuar las coordinaciones necesarias con las autoridades de Policía, Migraciones, Aduanas, Agricultura, Salud y demás autoridades competentes o que considere necesarias para poder efectuar sus funciones de control y fiscalización.

**Quinta.-** Todas las disposiciones de la Ley y este Reglamento, son de obligatorio cumplimiento para todas las personas naturales y jurídicas que a la fecha de promulgación de la Ley fueran titulares de permisos y autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica Civil para realizar actividades de aviación civil.

**Sexta.-** La limitación establecida en el literal c) del Artículo 79.2 de la Ley, no será de aplicación para aquellas empresas que se constituyeron al amparo de la Ley N° 24882, quienes podrán mantener los porcentajes de propiedad dentro de los márgenes allí establecidos.

**Sétima.-** Los agentes de carga aérea internacional se encuentran sometidos al cumplimiento de las disposiciones técnicas que la DGAC establece con relación a la actividad que realizan, así como a la supervisión por parte de la Autoridad Aeronáutica.

## TÍTULO XX

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

**Primera.-** Los permisos de operación provisionales otorgados por la DGAC al amparo del

Decreto Supremo N° 054-88-TC, pueden ser autorizados por la DGAC en forma definitiva respecto de aquellos derechos aerocomerciales en los cuales no existe limitación de frecuencias.

**Segunda.-** Los propietarios y explotadores de aeronaves nacionales deben proceder a la renovación de su respectiva matrícula dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la vigencia del presente Reglamento. Vencido dicho plazo, el Registro Público de Aeronaves procederá de oficio a cancelar las matrículas no renovadas.

**Tercera.-** La Superintendencia Nacional de Registros Públicos - SUNARP reglamentará dentro de los noventa (90) días calendario contados a partir de la vigencia del presente Reglamento, los procedimientos relacionados con los Capítulos I, II y III del Título IV y Capítulos I, II, III, IV y V del Título V del presente Reglamento, en coordinación con la DGAC.

La reglamentación debe considerar necesariamente mecanismos y sistemas adecuados que prevean la eficiencia y celeridad acorde con las necesidades y requerimientos de la actividad aeronáutica civil, considerando la interacción permanente con la DGAC y la autonomía funcional del Registro Público de Aeronaves.

**CONCORDANCIAS: R. DEL SUPERINTENDENTE NACIONAL DE LOS REGISTROS PUBLICOS N° 046-2002-SUNARP-SN**

**Cuarta.-** Las representaciones, agencias fuera de línea y proveedores de los servicios computarizados de reserva deben adecuarse a las disposiciones de la Ley y de este Reglamento en el plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de su entrada en vigencia. En cualquier caso, nada de lo contenido en este párrafo será entendido como una obligación de modificar o resolver cualquier Contrato SCR que estuviera vigente a la fecha de dictarse este reglamento.

**Quinta.-** Las personas naturales o jurídicas que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentran realizando operaciones de aviación comercial nacional o internacional, deben constituir la garantía a que se refiere el Artículo 93 de la Ley, dentro del plazo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente norma.

**Sexta.-** El MTC designará a los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación en un plazo de noventa (90) días calendario contados a partir de la vigencia del presente Reglamento.

El Comité Nacional de Facilitación se adecuará a lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento, dentro del plazo de sesenta (60) días calendario siguientes a la entrada en vigencia del presente Reglamento.

**Sétima.-** El Reglamento que establece los requisitos y procedimientos para el tratamiento del material de uso aeronáutico, así como la relación de material de uso aeronáutico a que se refiere el Decreto Supremo N° 429-H, la Ley N° 26355 y el inciso h) del Artículo 83 del Decreto Legislativo N° 809, Ley General de Aduanas, es aprobado mediante Decreto Supremo, refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas y de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

**Octava.-** En el plazo de ciento ochenta (180) días siguientes a la entrada en vigencia del presente Reglamento, se aprueba el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento mediante Decreto Supremo refrendado por los Ministros de Defensa, del Interior y de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

**Novena.-** En tanto sean aprobados los Anexos Técnicos del presente Reglamento, son aplicables las normas de los correspondientes Anexos del Convenio de Chicago conforme a los textos oficiales aprobados por la OACI.

**Décima.-** Los operadores aéreos nacionales, talleres de mantenimiento aeronáutico,

estaciones reparadoras y los aeródromos y aeropuertos que no cuentan con el Certificado de Explotador o la Conformidad de Operación a los que se refiere la Ley y el presente Reglamento se sujetan a las disposiciones que sobre el particular emite la DGAC.

**Undécima.-** En el transporte aéreo nacional de personas, el monto indemnizatorio del transportador con relación a cada pasajero será el siguiente:

Durante los dos primeros años de vigencia del presente Reglamento:

- a) En caso de muerte, la suma de 25,000 Derechos Especiales de Giro (DEG).
- b) En caso de lesión corporal, hasta 25,000 DEG.

A partir del tercer año de vigencia del presente Reglamento, serán de aplicación los montos señalados en los literales a) y b) del Artículo 267 del presente Reglamento.

**Duodécima.-** Quedan derogados los Decretos Supremos N° 054-88-TC, N° 023-89-TC N° 018-90-TC, N° 019-90-TC, N° 009-96-MTC y N° 012-96-MTC, N° 113-2001-PCM y todas las demás disposiciones que se opongan al presente Reglamento.