



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Lima, 29 NOV. 2017

OFICIO N° 898-2017-MTC/01

Señor

JAVIER VELÁSQUEZ QUESQUÉN

Presidente de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno,
Desarrollo Alternativo y Lucha contra las Drogas
Congreso de la República
Presente.

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la base área "Las Palmas" - EOFAP "José Abelardo Quiñones".

Ref. : Oficio N° 086-2017-2018-CDNOIDALCD/CR
(H.T. N°s. I-240975-2017, I-241311-2017, I-262382-2017)

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de referencia, mediante el cual su despacho solicita opinión técnica respecto del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la base área "Las Palmas" - EOFAP "José Abelardo Quiñones".

Sobre el particular, se adjunta para su conocimiento y fines, las fotocopias de los Memoranda N°s. 3667 y 3673-2017-MTC/02.AL.AMGB del Viceministerio de Transportes; del Informe N° 582-2017-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que contiene el Informe N° 100-2017-MTC/12.LEG, el Informe N° 0565-2017-MTC/12.08, el Informe N° 584-2017-MTC/12.07, y el Memorándum N° 2891-2017-MTC/12.04; del Memorándum N° 5492-2017-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones en Transportes, que contiene el Informe N° 0973-2017-MTC/25; y, del Informe N° 3826-2017-MTC/08, de la Oficina General de Asesoría Jurídica de este Ministerio, con los que se emite opinión en relación al citado Proyecto de Ley.

Es propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente,

BRUNO GIUFFRA MONTEVERDE
Ministro de Transportes y Comunicaciones

28297

25
879





PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"



MEMORÁNDUM N° 3667-2017-MTC/02.AL.AMGB

A : Rosario Torres Benavides
Directora General de Asesoría Jurídica

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea "Las Palmas"-EOFAP José Abelardo Quiñones

REF. : Memorándum N° 5492-2017-MTC/25 (Exp.N° E-275253-2017)

FECHA : Lima, 09 NOV. 2017

Mediante el presente remitimos a su Despacho el documento de la referencia con la opinión de Dirección General de Concesiones en Transportes sobre el Proyecto de Ley del asunto para su tramitación conforme al Memorando (M) N° 058-2017-MTC/04 e Ingreso en el Sistema de Gestión de pedidos de opinión a Proyectos de Ley.

Atentamente,

Ana María Granda Becerra
Asesora - Viceministerio de Transportes



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Concesiones de Transportes

E-275253

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

MEMORÁNDUM N° 5492 -2017-MTC/25

MTC
 Despacho Vice Ministerial de Transportes
 09 NOV. 2017
MESA DE PARTES
 EXP: E-275253-2017

A : RAFAEL GUARDERAS RADZINSKY
 Viceministro de Transportes

DE : VIRGINIA NAKAGAWA MORALES
 Directora General de Concesiones en Transportes

ASUNTO : Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea "Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones

REFERENCIA : MEMORÁNDUM (M) N° 3618-2017-MTC/02.AL.AMGB (E-275253-2017)

FECHA : Lima , 9 2017

Me dirijo a usted a fin de hacerle llegar mis cordiales saludos, y en atención al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita reformular la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones, de acuerdo a lo señalado en el INFORME N° 3758-2017-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC.

En ese sentido, remito adjunto el INFORME N° 0973-2017-MTC/25, que esta Dirección General hace suyo, mediante el cual se emite opinión nuevamente respecto del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones.

Muy atentamente,

ROSA VIRGINIA NAKAGAWA MORALES
 Directora General de la Dirección
 General de Concesiones en transportes.

Se Adjunta.: Informe N° 0973-2017-MTC/25.



“Año del Buen Servicio al Ciudadano”



INFORME N° 0973-2017-MTC/25

A : VIRGINIA NAKAGAWA MORALES
Directora General de Concesiones en Transportes

DE : Asesor Legal

ASUNTO : Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea “Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones”

REFERENCIA : a) MEMORÁNDUM N° 3059-2017-MTC/02.AL.AMGB
b) INFORME N° 489-2017-MTC/12 (I-240975-2017)
c) MEMORÁNDUM (M) N° 3618-2017-MTC/02.AL.AMGB

FECHA : Lima, 08 de Noviembre de 2017

I. ANTECEDENTES

1. Mediante INFORME N° 489-2017-MTC/12, de fecha 21 de setiembre de 2017, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) emitió opinión técnica respecto del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones.
2. Mediante MEMORÁNDUM N° 3059-2017-MTC/02.AL.AMGB, de fecha 21 de setiembre de 2017, el Despacho del Viceministro de Transportes solicita opinión a la Dirección General de Concesiones en Transportes respecto del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones.
3. Mediante MEMORANDUM N° 4687-2017-MTC/25, de fecha 26 de setiembre de 2017, la Dirección General de Concesiones en Transportes remite al Viceministro de Transportes el Informe N° 829-2017-MTC/25, mediante el cual se emite opinión respecto del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones.
4. Mediante MEMORÁNDUM (M) N° 3618-2017-MTC/02.AL.AMGB, de fecha 07 de noviembre de 2017, el Despacho del Viceministro de Transportes solicita reformular la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones, de acuerdo a lo señalado en el INFORME N° 3758-2017-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC.





“Año del Buen Servicio al Ciudadano”

II. OBJETO

2.1 El objeto del presente informe es brindar opinión de acuerdo a lo solicitado por el Despacho del Viceministro de Transportes, desde el ámbito de nuestras facultades y competencias asignadas mediante el Reglamento de Organización y Funciones del MTC, respecto del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones.

III. COMPETENCIA DE LA DIRECCION GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES

3.1 De acuerdo al artículo 78° del Decreto Supremo N° 021-2007-MTC “Reglamento de Organizaciones y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones” (en adelante, el ROF), la Dirección General de Concesiones en Transportes es el órgano de línea de ámbito nacional encargada de seleccionar y formular los proyectos de infraestructura y servicios de transporte a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra forma contractual que involucre la relación contractual de mediano a largo plazo, velando porque dichos proyectos se formulen de acuerdo con las políticas sectoriales. Tiene además a su cargo, la coordinación de todas las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación.

3.2 De acuerdo al Artículo 79° del referido Decreto Supremo, la DGCT tiene las siguientes funciones específicas:

“De las funciones de la Dirección General de Concesiones en Transportes

Artículo 79.- La Dirección General de Concesiones en Transportes tiene las funciones específicas siguientes:

- a) *Proponer políticas, estrategias y proyectos de normas relativas a la participación del sector privado en los proyectos de participación público privada de infraestructura y servicios de transporte.*
- b) *Proponer los proyectos a ser realizados con participación de la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte en coordinación con las dependencias y organismos competentes.*
- c) *Efectuar el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión y participación público privada suscritos por el Sector.*
- d) *Monitorear la adecuada implementación de los proyectos en coordinación con las instituciones y dependencias competentes.*
- e) *Resolver las controversias con la parte contractual privada, en el marco de los contratos correspondientes.*
- f) *Administrar la relación contractual durante su vigencia hasta su terminación.*
- g) **Proponer modificaciones que adopten los contratos ante circunstancias que afecten los fines establecidos en el diseño de los mismos.**
- h) **Emitir opinión sobre las propuestas de modificación de los contratos.**
- i) *Las demás funciones que le asigne el Viceministro de Transportes, en el ámbito de su competencia.”*



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General
de Concesiones en
Transportes

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

(El sombreado y subrayado es nuestro).

- 3.3 Asimismo, mediante Resolución Ministerial N° 882-2008-MTC/02¹, se delegó a esta Dirección General, en representación del MTC, aprobar los actos administrativos y actos de administración necesarios para la adecuada implementación de los contratos de concesión de los proyectos de infraestructura de transportes y de servicios públicos otorgados o a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra modalidad, que involucre una relación contractual de mediano o largo plazo.

IV. ANÁLISIS

- 4.1 El Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Ley que autoriza el uso para aviación comercial del Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones señala lo siguiente:

"Artículo 1°.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto autorizar el uso del aeródromo de la Base Aérea FAP "Las Palmas" – EOFAP "Jose Abelardo Quiñones" para la aviación comercial; ubicado en el distrito de Santiago de Surco, Lima. Asimismo, declara de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, en la provincia de Chincha, departamento de Huancavelica.

Artículo 2°.- Autorización de uso para aviación comercial de aeródromo "Las Palmas"

Autorícese el uso para aviación comercial del aeródromo de la base aérea FAP "Las Palmas" del EOFAP "Jose Abelardo Quiñones" ubicado en el distrito de Santiago de Surco, Provincia y Departamento de Lima.

Artículo 3°.- Autoridades competentes

Las condiciones y exigencias mínimas para la certificación nacional e internacional deberán estar a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por intermedio de su Dirección General de Aeronáutica Civil, que expedirán y establecerán los mecanismos necesarios para los fines de la presente ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES Y TRANSITORIAS

Primera.- Declare de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Chincha

Declare de necesidad y utilidad pública la construcción y pronta finalización del aeródromo ubicado en el distrito de Grocio Prado, provincia de Chincha, departamento de Ica.

Segunda.- De la vigencia de la presente ley

Lo dispuesto en la presente ley rige a partir del día siguiente de su publicación."

¹ De fecha 27 de noviembre de 2008.



“Año del Buen Servicio al Ciudadano”

- 4.2 El Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) suscrito el 14 de febrero de 2001, establece que el Estado tiene una serie de obligaciones y garantías las cuales tienen como objetivo viabilizar la inversión y mejorar la calidad del servicio que se brinda en el Aeropuerto.
- 4.3 Una de estas garantías del Estado se encuentra recogida en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión:

“2.5. Garantía del Estado. El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.

Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.”

- 4.4 Esta garantía del Estado tiene una lógica que se encuentra asociada a reducir el riesgo comercial de demanda asumido por el Concesionario en la construcción de la segunda pista de aterrizaje del AIJCH.
- 4.5 De acuerdo a lo señalado por OSITRAN en su oportunidad, Adenda N° 6 al Contrato de Concesión², la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, se configura en una medida de mitigación contractual otorgada por el Estado a fin de que el Concesionario pueda asegurar la demanda necesaria y acorde para la recuperación de la inversión realizada en la Segunda Pista.
- 4.6 El plazo de siete (7) años resultan de contabilizar el plazo original del Estado para entregar la totalidad de áreas necesarias para la ampliación del AIJCH (14/02/2009) más los cinco (5) años de construcción de la segunda pista de aterrizaje, esto daba 14 de febrero de 2014 y dado que la

² De fecha 08 de marzo de 2013.



“Año del Buen Servicio al Ciudadano”

garantía del Estado era de 20 años contados desde la suscripción del Contrato de Concesión, el Concesionario contaba con siete años efectivos como Garantía del Estado (14/02/2021 – 14/02/2014 = 7 años).

- 4.7 La garantía del Estado configurada en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión permite al Concesionario construir una infraestructura (segunda pista de aterrizaje) sin que se vea afectado su incentivo a invertir. En ese sentido, la Garantía del Estado permite al Concesionario impulsar la generación de ingresos que posibiliten la recuperación de parte o el total de la inversión durante el periodo de la Garantía. Asimismo, esta Garantía procura al Concesionario una posición crediticia que le permita la obtención de los recursos necesarios para el financiamiento de las inversiones en la ampliación del Aeropuerto, esto es aún más importante debido a que mediante la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión³, el Concesionario se ha comprometido a construir la segunda pista de aterrizaje en 4 años y no en 5 años, con lo cual va tener que hacer una mayor inversión para movilizar recursos y personal a fin de cumplir con este objetivo.
- 4.8 Ahora bien, el Proyecto de Ley tiene por objeto autorizar el uso del aeródromo de la Base Aérea FAP “Las Palmas” – EOFAP “Jose Abelardo Quiñones” para la aviación comercial; sin embargo, la distancia del AIJCH con el Aeródromo de la Base Aérea Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones, es de aproximadamente 20 Kilómetros.



- 4.9 En ese sentido, si bien la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión señala la restricción para el Concedente de no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida

³ De fecha 25 de julio de 2017.



“Año del Buen Servicio al Ciudadano”

y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Segunda Pista de Aterrizaje, el uso de la infraestructura de las Palmas para la aviación comercial de la forma como lo plantea el Proyecto de Proyecto de Ley, implicaría una habitual llegada y salida de pasajeros, aeronaves y carga configurándose el Aeródromo de las Palmas en un aeropuerto comercial de uso público, lo cual va en contra de la garantía establecida en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, aun cuando sea un aeródromo y este no sea nuevo.

- 4.10 Al ser una garantía de demanda en los términos arriba recogidos y estando el Aeródromo de las Palmas a aproximadamente a 20 Kilómetros del AIJCH, autorizar su operación para la aviación comercial iría en contra de la Garantía del Estado establecida en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, configurándose en un incumplimiento del Contrato de Concesión.
- 4.11 Si bien, en cumplimiento de esta cláusula el Concedente se encuentra impedido a otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Segunda Pista de Aterrizaje, este impedimento no se aplica a otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En ese sentido, el Proyecto de Ley sería viable si el Aeródromo de las Palmas se utiliza exclusivamente para la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos.
- 4.12 La Garantía del Estado, cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, cumple la finalidad de reducir el riesgo comercial de demanda -como lo señaló OSITRAN en la opinión de la Adenda N° 6-, efectivamente, la implementación de la segunda pista sin la Garantía podría poner en riesgo la recuperación de la inversión en el tiempo, a través de una afectación en la demanda, si es que se construyen o se autorizan otros aeródromos u aeropuertos que estén en disposición de competir en la misma oportunidad que el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez.
- 4.13 Asimismo, la Garantía del Estado coloca al Concesionario en mejores condiciones para la obtención de los recursos necesarios para el financiamiento de la ampliación del Aeropuerto. Al reducirse el riesgo comercial de demanda, la disponibilidad para la realización de una operación de crédito o de colocación de títulos valores se incrementaría, permitiendo la obtención de tales recursos. De esta manera, se permitiría



“Año del Buen Servicio al Ciudadano”

mitigar el riesgo de financiamiento para la ejecución de las Mejoras para la ampliación del Aeropuerto.

- 4.14 En consecuencia, de acuerdo a la evaluación realizada por esta Dirección General, en cuanto a la posibilidad de que mediante Ley se autorice el uso del Aeródromo de la Base Aérea FAP “Las Palmas” para la aviación comercial, su aprobación va en contra de la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión del AIJCH, configurándose en un incumplimiento de la obligación de garantía que tiene el Estado.
- 4.15 Por lo tanto, el Proyecto de Ley resulta OBSERVADO por esta Dirección General, de acuerdo a lo señalado en el presente informe. Adicionalmente, es importante señalar que respecto de la declaración de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, que se formula en el Artículo 1 del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, esta Dirección General no resulta competente para emitir opinión dado que no se trata de una concesión de infraestructura de transportes, ni su declaratoria de interés y utilidad pública para la finalización de su construcción se encuentra relacionada con un proyecto de transporte concesionado.

V. RECOMENDACIÓN

- 5.1 Se recomienda hacer suyo el presente informe y remitir el mismo, al Despacho del Viceministro de Transportes, en atención a su solicitud de opinión respecto al Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea “Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones”.

Muy atentamente,



 Hernán Muñoz Valdívía

 Asesor Legal

 Dirección General de Concesiones en Transportes



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"



MEMORÁNDUM N° 3673-2017-MTC/02.AL.MCGS

A : **Rosario Torres Benavides**
Directora General Oficina General de Asesoría Jurídica

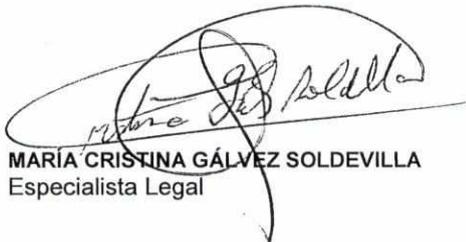
REF. : Informe N°582-2017-MTC/12 (E-275253-2017)

FECHA : 09 NOV. 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted, por encargo del viceministro, a fin de remitirle los documentos de la referencia y sus adjuntos para:

Tramitación	<input checked="" type="checkbox"/>	Opinión/Recomendación	Evaluar disponibilidad	Seguimiento
Su Custodia	<input type="checkbox"/>	Ayuda Memoria	Preparar respuesta	Coordinar respuesta
Fines pertinentes	<input type="checkbox"/>	Informe	Proyectar resolución	Archivar
Conocimiento y fines	<input type="checkbox"/>	Agregar antecedentes	Revisión	Actualizar

Atentamente,


MARÍA CRISTINA GÁLVEZ SOLDEVILLA
 Especialista Legal

Adj: Lo indicado



PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

MTC 1610
Despacho Vice Ministerial de Transportes
09 NOV. 2017
MESA DE PARTES
EXP: E-275253-2017

INFORME N° 582 -2017-MTC/12

A : RAFAEL GUARDERAS RADZINSKY
Viceministro de Transportes

De : JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

Asunto : Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea "Las Palmas – EOFAP "José Abelardo Quiñones"

Ref. : Memorandum N° 3618-2017-MTC/02.AL.AMGB

Fecha : Lima, 09 NOV. 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, a través del cual se solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR denominado:

- Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea "Las Palmas – EOFAP "José Abelardo Quiñones"

Al respecto, cumpro con adjuntarle el Informe N° 100-2017-MTC/12.LEG, así como otros informes técnicos relevantes al tema, los cuales contienen la opinión solicitada y cuentan con la conformidad de este Despacho.



JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil



PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES

Fecha: 09 NOV. 2017 Hora: 15:02
Reg.: E-275253-2017 Pasa A:

DCA	<input type="checkbox"/>	Conoc. y Fines	<input type="checkbox"/>
DRP	<input type="checkbox"/>	Acción	<input type="checkbox"/>
DSA	<input type="checkbox"/>	Atención	<input type="checkbox"/>
ADM	<input type="checkbox"/>	Opinión	<input type="checkbox"/>
CPO.....	<input type="checkbox"/>	Respuesta	<input type="checkbox"/>
LEG	<input type="checkbox"/>	Informe	<input type="checkbox"/>
MPD.....	<input type="checkbox"/>	Evaluación	<input type="checkbox"/>
POA.....	<input type="checkbox"/>	Devolución	<input type="checkbox"/>
SIG.....	<input type="checkbox"/>	Coord. Connigo	<input type="checkbox"/>
SOP.....	<input type="checkbox"/>	Archivo	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Obs.

INFORME N° 100 -2017-MTC/12.LEG

A : JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

De : PAOLA MANTILLA DE LAS CASAS
Abogada Principal

Asunto : Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea "Las Palmas – EOFAP "José Abelardo Quiñones"

Ref. : Memorandum N° 3618-2017-MTC/02.AL.AMGB

Fecha : Lima, 09 NOV. 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, a través del cual el despacho del Viceministerio de Transportes solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR denominado:

- Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea "Las Palmas – EOFAP "José Abelardo Quiñones"

ANTECEDENTES:

El Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR tiene por objeto autorizar el uso del aeródromo de la Base Aérea FAP Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones para la aviación comercial; asimismo, declara de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, en la provincia de Chincha.

En el artículo 2 del citado proyecto se autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas.

En el artículo 3 del proyecto se establece que las condiciones y exigencias mínimas para la certificación nacional e internacional deberán estar a cargo del MTC por intermedio de la DGAC, que expedirán y establecerán los mecanismos necesarios para los fines de la ley.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Finalmente, el proyecto contiene una disposición complementaria final y transitoria que declara de necesidad y utilidad pública la construcción y pronta finalización del aeródromo ubicado en el distrito de Grocio Prado.

ANÁLISIS:

- a) Autorización del uso del aeródromo ubicado en la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial¹.

Los artículos 26 y 27 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, modificada por la Ley No. 28525, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, establecen, de conformidad con los documentos técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, las definiciones de aeródromo y aeropuerto.

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

Los aeródromos son públicos o privados, siendo los aeródromos públicos los que están destinados al uso público.

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

De otro lado, 'aeropuerto' es el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Agrega la norma que son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros complementarios.

La propuesta contenida en el Proyecto de Ley, consiste en autorizar el uso del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial (no para la aviación general), como una medida para solucionar la supuesta saturación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

No obstante, la propuesta, tal como está planteada, colisiona con el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Concesionario Lima Airport Partners SRL, que establece en su cláusula 2.5 que el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1ⁱⁱ.

De acuerdo a la misma cláusula, el Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.

De acuerdo a la Resolución 010-2010-CD-OSITRAN, del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no incluye a los aeródromos en la limitación, sino únicamente de aeropuertos.

Sin embargo, tal como está planteado el proyecto normativo, el uso de la infraestructura de Las Palmas para la aviación comercial implicaría una habitualidad en la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga, lo que determinaría la conversión del aeródromo en un aeropuerto.

En este supuesto, sería de aplicación la limitación prevista en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión y el aeropuerto tendría que limitarse a recibir aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos.

Debe recordarse que según el artículo 62 de la Constitución Política del Perú de 1993, la libertad de contratar garantiza que las partes pueden pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato. El mismo artículo de la Constitución señala que los términos contractuales no pueden ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

Adicionalmente, el artículo 28.1 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú establece que el funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la DGAC conforme a la reglamentación pertinente, fijando las condiciones de su operación. Asimismo, el artículo 47 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por DS N° 050-2001-MTC señala que 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.

En tal sentido, sin perjuicio de lo que ya ha sido expresado, se aprecia que el artículo 3 del proyecto de Ley sería innecesario.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Asimismo, se aprecia que la propuesta no se sustenta en estudios técnicos, económicos y sociales que evidencien la viabilidad de operar la Base Aérea Las Palmas como un aeropuerto destinado a recibir vuelos comerciales.

A criterio de la suscrita, el proyecto de Ley, tal como está redactado, vulnera el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. Asimismo, ya existe normatividad especializada aplicable para la autorización y certificación de la infraestructura aeroportuaria en el país. En ese sentido, el proyecto de Ley tiene observaciones.

b) Declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción y pronta finalización del aeródromo de Grocio Prado.

En primer lugar se hace notar que el artículo 1 del Proyecto de Ley indica que la provincia de Chíncha está en el departamento Huancavelica, error que no se repite en la Primera Disposición Complementaria Final y Transitoria que menciona, correctamente, al departamento Ica.

Con relación a los aspectos sustanciales del proyecto, se ha tenido acceso al Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ, del 10 de abril de 2013, publicado en el Boletín de la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, que analiza la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional".

Con relación a los efectos de este tipo de declaratorias, se menciona que éstas generan que el Estado deba cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos, lo que comprende la disposición de recursos y la procura de una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

No obstante, con relación a la construcción y finalización del aeródromo de Grocio Prado, aun cuando dicho proyecto reviste un interés sectorial que beneficiará a la actividad aeronáutica civilⁱⁱⁱ, aquél debe desarrollarse conforme al marco contractual que existe actualmente^v y que prevé sus propios mecanismos de solución de controversias y con respeto a las decisiones judiciales que al respecto pudieran originarse.

En tal sentido, se considera que el Proyecto de Ley tiene observaciones.



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

CONCLUSIÓN:

Con relación a los aspectos legales del proyecto de Ley N° 1557-2016-CR, éste tiene observaciones.

Cabe señalar que el presente informe deja sin efecto el Informe N° 036-2017-MTC/12.LEG.

Finalmente, se adjunta el Informe N° 565-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción, así como otros informes técnicos relevantes.

PAOLA MANTILLA DE LAS CASAS
Abogada

ⁱ De acuerdo al artículo 77 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, el concepto de aviación civil comprende a la Aviación Comercial y a la Aviación General. A su vez, la Aviación Comercial comprende el transporte aéreo, el transporte aéreo especial y el trabajo aéreo. La Aviación General comprende toda aquella actividad aeronáutica civil no es comercial, en cualquiera de sus formas.

ⁱⁱ La Cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez establece lo siguiente: "Mejoras Obligatorias. El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del décimo cuarto año de Vigencia de la Concesión o en cualquier caso, después de cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida para la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el numeral 5.23. 32 En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de OSITRAN podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el noveno año de Vigencia de la Concesión. Lo establecido en el párrafo precedente no podrá ser materia de lo estipulado en la Cláusula 17 del presente Contrato. Las que en su caso establezca el Anexo 6."

ⁱⁱⁱ Con Resolución Ministerial N° 119-2009-MTC/02, el MTC declaró en su momento, de interés nacional el Proyecto de Construcción del Aeródromo de Grocio Prado.

^{iv} "Contrato para el Desarrollo del Proyecto Inmobiliario y la Construcción del Nuevo Aeródromo" y el "Fideicomiso Privado Nuevo Aeródromo para la Escuela de Aviación Civil"



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 0565 -2017-MTC/12.08

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES
 Fecha: 09 NOV. 2017 Hora: 12:25
 Reg.: E-275253-2017

DCA	<input type="checkbox"/>	Conoc. y Fines	<input type="checkbox"/>
DRP	<input type="checkbox"/>	Acción	<input type="checkbox"/>
DSA	<input type="checkbox"/>	Atención	<input checked="" type="checkbox"/>
ADM	<input type="checkbox"/>	Opinión	<input type="checkbox"/>
CPO	<input type="checkbox"/>	Respuesta	<input type="checkbox"/>
LEG	<input checked="" type="checkbox"/>	Informe	<input type="checkbox"/>
MPD	<input type="checkbox"/>	Evaluación	<input type="checkbox"/>
POA	<input type="checkbox"/>	Devolución	<input type="checkbox"/>
SIG	<input type="checkbox"/>	Coord. Conmigo	<input type="checkbox"/>
SOP	<input type="checkbox"/>	Archivo	<input type="checkbox"/>
Obs.			

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 Dirección General de Aeronáutica Civil :
 LEGAL

09 NOV. 2017

RECIBIDO

Hora: 11:26 Firma: [Signature]

JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

ROBERTO ZAMALLOA CÁRDENAS
Director de Regulación y Promoción

Asunto : Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, "Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la base Aérea "Las Palmas"-EOFAP "José Abelardo Quiñones"

Ref. : Memorándum N° 1690-2017-MTC/12.LEG (E-275253-2017)

Fecha : Lima, 09 NOV. 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual se solicita actualizar la opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, "Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la base Aérea "Las Palmas"-EOFAP "José Abelardo Quiñones", en adelante el Proyecto de Ley.

ANTECEDENTES:

- Al respecto, cabe señalar que en la exposición de motivos del Proyecto de Ley se señala que el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez presenta retrasos en la ejecución de las operaciones aéreas, lo cual se agudiza debido al creciente tráfico de pasajeros que recibe este aeropuerto, cuyo tráfico anual bordea los 20 millones de pasajeros. En tal sentido, con el fin de evitar el retraso aéreo, se propone como una salida de vital importancia la habilitación de la base aérea de las Palmas para su utilización como aeropuerto para los aviones privados, las operaciones de turismo aéreo y las de ambulancias aéreas. Asimismo, se propone declarar de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo Grocio Prado.

- Dichas propuestas se recogen en el artículo del Proyecto de Ley que señala lo siguiente:

Artículo 1.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto autorizar el uso del aeródromo de la base Aérea FAP "Las Palmas" – EOFAP "José Abelardo Quiñones" para la aviación comercial; ubicado en el distrito de Santiago de Surco, Lima. Asimismo, declara de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, en la provincia de Chincha, departamento de Huancavelica.

- En el mismo orden de ideas, el artículo 2 del Proyecto de Ley reitera la autorización del uso para aviación comercial del mencionado aeródromo.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

4. De acuerdo al artículo 3 del Proyecto, referido a las autoridades competentes, las condiciones y exigencias mínimas para la certificación nacional e internacional deberán estar a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por intermedio de su DGAC, los cuales expedirán y establecerán los mecanismos necesarios para los fines del proyecto normativo.
5. Por otro lado, la Primera Disposición Complementaria Final y Transitoria del Proyecto de Ley declara de necesidad y utilidad pública la construcción y pronta finalización del aeródromo ubicado en el distrito de Grocio Prado, provincia de Chincha, departamento de Ica.

ANÁLISIS:

Sobre los artículos 1 y 2: Autorización del uso del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial

6. Cabe señalar que la utilización del aeródromo de la Base Aérea de las Palmas deberá contar con la viabilidad legal requerida para su implementación. Ello debido a que el proyecto de ley colisiona con lo establecido en el numeral 2.5 (Garantía del Estado) de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH), modificada mediante la Cláusula Tercera de la Adenda N° 6 del mencionado Contrato, la cual establece lo siguiente:

"....Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario.¹"

7. Considerando el contexto al que se refiere el artículo 1° del Proyecto de Ley, la autorización del aeródromo de la Base Aérea de las Palmas permitiría el uso de aeronaves que superen las limitaciones detalladas en numeral 2.5 de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión. En este contexto, el Proyecto de Ley tiene observaciones.



¹ Interpretación aprobada en virtud de la Resolución 010-2010-CD-OSITRAN: La limitación, contenida en el numeral 2.5 del Contrato de Concesión del AIJCH, alcanza exclusivamente a los aeropuertos en los que operen aeronaves de más de Nueve (9) asientos y peso de despegue mayor a Cinco Mil Setecientos (5,700) kilogramos, que se encuentren ubicados dentro del radio de 150 kilómetros del AIJCH. Los aeródromos no están incluidos en esta limitación.



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Sobre el artículo 3: Condiciones y exigencias mínimas para la certificación

8. Respecto a las condiciones y exigencias mínimas para la certificación de los aeródromos materia del Proyecto de Ley, es oportuno indicar que esta Dirección coincide con lo señalado por el área legal de la DGAC al indicar que ya existen regulaciones y procedimientos de certificación sobre la materia, razón por la cual lo que este artículo busca establecer es innecesario. En este contexto, el Proyecto de Ley tiene observaciones.

Sobre la Primera Disposición Complementaria y Transitoria: Declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción del aeródromo Grocio Prado

9. Cabe señalar que la situación actual del sector de la Aviación General peruana, el cual incluye a la aviación privada, posee una gran importancia para la formación de personal aeronáutico, con potencial para la ampliación de la red de conectividad aérea a través de sus operaciones a zonas remotas del territorio nacional.

10. Dentro de las limitaciones que enfrenta la Aviación General en el país, está el hecho de tener escasa infraestructura aeroportuaria adecuada para el desarrollo de sus actividades. Debido a esta carencia, este sector no tiene a su disposición aeródromos y campos de vuelo que puedan ser utilizados como centros de operaciones con instalaciones acordes a las características especiales de sus vuelos y flota aérea, la cual en su gran mayoría está conformada por aeronaves con peso máximo de despegue por debajo de 5,700 kg.

11. La Aviación General se favorece cuando sus operadores utilizan aeródromos y/o aeropuertos secundarios, menos restrictivos en términos de usos de horarios (slots) y controles de aeronaves, facilitando la realización permanente de sus operaciones. Actualmente, un caso que refleja la necesidad de habilitar y equipar infraestructura aeroportuaria para la Aviación General es la problemática de congestión en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez tratada en la exposición de motivos del Proyecto de Ley, en la cual se efectúan un gran número de operaciones de Aviación General (aproximadamente 1,500 operaciones de este tipo de actividades según cifras del año 2016 que obran en esta Dirección).

12. El aeródromo de Grocio Prado fue concebido para desarrollar operaciones de aviación general e instrucción. Sin embargo, este aeródromo aún no ha sido concluido; mientras tanto, los problemas de congestión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no se solucionarán en el corto plazo con la construcción futura de un aeródromo nuevo, como sería el aeródromo de Grocio Prado, razón por la cual dicha infraestructura solo representaría una alternativa para solucionar el problema antes mencionado cuando esté concluida y con las autorizaciones necesarias para iniciar operaciones.

13. Por otro lado, el análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley, contenido en su exposición de motivos, señala que dicho proyecto no irroga gasto público, lo cual no se ajusta a la realidad, debido a que la conclusión del aeródromo de Grocio Prado implica necesariamente realizar las inversiones para las obras requeridas para culminar su construcción. En este contexto, el Proyecto de Ley tiene observaciones.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

CONCLUSIÓN:

14. Por lo expuesto, el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR tiene observaciones.

Finalmente, se deja sin efecto el Memorandum N° 0582-2017-MTC/12.08.



ROBERTO ZAMALLOA CÁRDENAS
Director de Regulación y Promoción
Dirección General de Aeronáutica Civil



"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

INFORME N° 584 -2017-MTC/12.07

A : JUAN CARLOS PAVIC MORENO
Director General de Aeronáutica Civil

De : Luis Núñez Vidal
Director de Certificaciones y Autorizaciones

Asunto : Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR – Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial de la Base Aérea "las palmas" E-OFAP "José Abelardo Quiñones"

Ref. : Memorándum N° 3618-2017-MTC/02.AL.AMGB

Fecha : Lima, 08 NOV. 2017

Dirección General de Aeronáutica Civil
MESA DE PARTES

Fecha: 09 NOV. 2017 Hora: 15:10
Reg.: E-275253-2017 Pasa A: -

DCA	<input type="checkbox"/>	Conoc. y Fines	<input type="checkbox"/>
DRP	<input type="checkbox"/>	Acción	<input type="checkbox"/>
DSA	<input type="checkbox"/>	Atención	<input checked="" type="checkbox"/>
ADM	<input type="checkbox"/>	Opinión	<input type="checkbox"/>
CPO	<input type="checkbox"/>	Respuesta	<input type="checkbox"/>
LEG	<input checked="" type="checkbox"/>	Informe	<input type="checkbox"/>
MPD	<input type="checkbox"/>	Evaluación	<input type="checkbox"/>
POA	<input type="checkbox"/>	Devolución	<input type="checkbox"/>
SIG	<input type="checkbox"/>	Coord. Conmigo	<input type="checkbox"/>
SOP	<input type="checkbox"/>	Archivo	<input type="checkbox"/>

Obs.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
LEGAL

09 NOV. 2017

RECIBIDO

Hora: 15:16 Firma: /

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual se solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, para la utilización la Base Aérea Las Palmas, José Abelardo Quiñones para uso comercial, así como la declaratoria de necesidad y utilidad pública el Aeródromo de Grocio Prado en la provincia de Chincha..

Sobre el particular informo a usted lo siguiente:

I.- ANTECEDENTES:

El Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, considera el uso del aeródromo de la Base Aérea FAP Las Palmas – EOFAP José Abelardo Quiñones para la aviación comercial y se declare de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, en la provincia de Chincha.

Al respecto, debemos señalar que el artículo 2 del citado proyecto autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas y en el artículo 3 del citado proyecto se establece que las condiciones y exigencias mínimas para la certificación nacional e internacional deberán estar a cargo del MTC por intermedio de la DGAC.

II.- ANÁLISIS:

- a) Autorización para vuelos comerciales del aeródromo Las Palmas, José Abelardo Quiñones.



P.D. N° E-275253-2017



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

La Ley de Aeronáutica Civil, considera a los aeródromos como públicos y privados y la Ley No. 28525, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, establecen, de conformidad con los documentos técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, las definiciones de aeródromo y aeropuerto.

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

Así mismo, se considera 'aeropuerto al aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie. Estos aeropuertos pueden ser nacionales y aeropuertos internacionales, siendo éstos últimos aquellos aeródromos públicos destinados al ingreso o salida del país de aeronaves, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros.

En efecto, con relación a la autorización para aviación comercial del aeródromo de las Base Aérea Las Palmas, esta DCA, considera que puede considerarse como una medida para descongestionar el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, pudiendo utilizarse especialmente para recibir aeronaves de Aviación General (privada), siempre que se cumplan con los requerimientos de seguridad correspondientes y no colisione con el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (cláusula 2.5).

Sin perjuicio de lo señalado, debe considerarse el impacto que podría generar el ruido de las aeronaves que realizarían operaciones aéreas en la zona, recomendando que previamente se consulte o se coordine con la Municipalidades (Surco y Chorrillos) así como con las organizaciones de base como las Asociaciones de propietarios de dichas zonas quienes serían sujetos indirectos del proyecto.

De otro lado el proyecto si irrogaría gasto público, por cuanto tendría que adecuarse el aeródromo con instalaciones para el terminal de pasajeros, teniendo en cuenta los servicios para vuelos comerciales, además de la construcción de áreas de equipaje, counters, salas de espera, etc.

Adicionalmente debemos señalar que de acuerdo a la opinión de la Abogada de la DGA, el proyecto de Ley materia de comentario, vulneraría el contrato de concesión que tiene el Estado con la empresa Lima Airport Partners SRL, el mismo que en su cláusula 2.5 establece que el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1".





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

En este sentido, si bien el contrato de concesión no incluye a los aeródromos en la limitación, sino únicamente a los aeropuertos, el uso de la infraestructura de las Palmas para la Aviación Comercial, tal como está planteado el proyecto normativo, implicaría una habitualidad en la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga, lo que determinaría la conversión de aeródromo en aeropuerto. Por ello, en tanto involucra aspectos del contrato de concesión del AIJCH, la abogada de las DGAC que el proyecto de la Ley, también sea analizado por la Dirección de Concesiones en Transportes

Asimismo, coincidimos con la opinión de la abogada de la DGAC, a que el proyecto en mención debe ser evaluado desde el punto de vista técnico para determinar el importe de la inversión que demandaría al Estado para adecuar las instalaciones del aeródromo Las Palmas para permitir vuelos comerciales.

Considerando lo expuesto, en este aspecto de permitir vuelos comerciales en el aeródromo Las Palmas, como lo señala el proyecto de Ley bajo comentario, tiene observaciones.

b) Declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción y pronta finalización del aeródromo de Grocio Prado.

Con relación a este punto, no habría objeción de declaratoria de necesidad y utilidad pública que plantea el proyecto de Ley; sin embargo, debemos señalar que las acciones que el Estado tenga que realizar debería estar en el marco contractual y jurídico existente, considerando que tenemos conocimiento que el referido contrato actualmente viene siendo materia de controversia judicial.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto el mencionado proyecto de Ley N° 1557-2016-CR, tiene observaciones.

Finalmente, manifestamos a usted que por el presente documento se deja sin efecto el Informe N° 342-2017-MTC/12.07.

Atentamente

Luis Núñez Vidal
Director de Certificaciones y Autorizaciones.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

MEMORANDO N° 2891-2017-MTC/12.04

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
LEGAL
09 NOV. 2017
RECIBIDO
Hora: 15:46 Firma: _____

Registro N° E-275253-2017

*adjuntos
a los
anteriores
Gracias*

A : Dra. PAOLA MANTILLA DE LAS CASAS
Abogada DGAC

DE : Sr. DONALD HILDEBRANDO CASTILLO GALLEGOS
Director de Seguridad Aeronáutica (e)

ASUNTO : Opinión sobre Proyecto de Ley N° 1557/2016_CR

REF. : Memorándum N° 1690-2017-MTC/12.LEG

Fecha : Lima, 09 NOV. 2017

Tengo a bien dirigirme a usted, en atención a los documentos de la referencia b), a través del cual el presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, la misma que con documento de la referencia b) solicita opinión al respecto.

I. ANTECEDENTES

1. Con el documento de la referencia, se solicita emitir opinión respecto al proyecto de Ley N° 1557/2016-CR "Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la Base Aérea "Las Palmas"-EOFAP "José Abelardo Quiñones".
2. El aeródromo de Las Palmas cuenta con autorización de Funcionamiento otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Resolución Directoral N°291-2015-MTC/12 del 13 de Julio del 2015.
3. De acuerdo con la Resolución Directoral N° 291-2015-MTC/12, el aeródromo de Las Palmas es de uso civil, para operaciones de aeronaves ligeras con peso máximo de 5700 Kg. Sin embargo, de acuerdo a la longitud de pista del aeródromo, pueden operar aeronaves de mayor capacidad.
4. La explotación y administración del aeródromo está a cargo de la Segunda Región Aérea Territorial de la Fuerza Aérea del Perú.
5. Cuenta con una pista de aterrizaje de 2,285 m. de largo por 45 m. de ancho, con una superficie de rodadura de losas de concreto en los primeros 230 m. desde el umbral 20 y el restante con asfalto en caliente.
6. Cuenta con una plataforma de estacionamiento de aeronaves ubicada al Oeste de la pista a 875 m. del umbral de la pista 20 de 125 m. de largo por 28 m. de ancho con superficie de rodadura a nivel de losas de concreto.
7. Los procedimientos operaciones se realizan en condiciones diurnas, bajo reglas de vuelo visual (VFR).



II. ANÁLISIS

1. El crecimiento urbano de la ciudad, ha ocasionado que el aeródromo privado de "Las Palmas" se encuentre rodeado de construcciones de viviendas, especialmente en el área de proyección de la superficie de aproximación al umbral de pista 20.
2. La intención del proyecto de ley que autoriza el uso de la aviación comercial de la base aérea las palmas, es la de mitigar la congestión que se presenta en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; sin embargo, es necesario mencionar que si se autoriza la operación de la aviación comercial en el aeródromo de la base aérea Las Palmas, se estaría permitiendo el ingreso de todo tipo de aeronaves de las compañías aéreas comerciales que operan en el Estado Peruano, para lo cual el aeródromo de Las Palmas necesitaría infraestructura adecuada (terminal, plataforma, calles de rodaje, counters, abastecimiento de combustible, equipos de navegación aérea, etc.) además de la restructuración del espacio aéreo así como diseño de procedimientos operacionales y de atenuación de ruido que mitiguen la contaminación ambiental, considerando que Las Palmas se encuentra en un área congestionada de acuerdo a las definiciones contenidas en la RAP 1, Capítulo I, Parte 1.
3. La operación de un aeropuerto requiere ser vista desde un enfoque de interacción con su entorno y sus usuarios, pues la comunidad que la rodea no es ajena a las implicancias que su operación genera y la infraestructura del aeropuerto afectará el desarrollo eficiente y seguro de las operaciones aeroportuarias por parte de los usuarios. Por ejemplo, si en el aeropuerto se realizaran operaciones de carga, se debe tener en cuenta las vías de ingreso, salida y estacionamiento de los vehículos de carga, donde se almacenará la carga, donde se realizarán los procesos de inspección de esta carga, etc.
4. Tener en cuenta que de implementarse una operación aérea comercial de pasajeros y/o carga en la base de las Palmas, se debe tener en cuenta aspectos relativos al entorno, tales como zonificación de las áreas circundantes, la habilitación de vías de ingreso o salida de vehículos de carga; el impacto en la vecindad acerca del incremento en los niveles de ruido debido a la aproximación y salida de aeronaves desde dicha base.
5. Como antecedente para la necesidad de este proyecto de Ley, se menciona que se busca dinamizar el transporte aéreo, a través del empleo de la base aérea de Las Palmas, a efectos de poder ser destinado como aeropuerto accesorio al aeropuerto Jorge Chávez (sic).
6. No obstante, no se menciona qué ocurrirá cuando el Aeropuerto Jorge Chávez cuente con una nueva pista de aterrizaje y un nuevo terminal de pasajeros. ¿Seguirá operando la base aérea de las Palmas? Esto es relevante de establecer, pues en el caso de que se considere el otorgamiento de la administración de la base aérea a través de una licitación o concesión, se requiere saber el período de operación, para que los potenciales inversionistas puedan establecer la rentabilidad del proyecto, sobre todo pues de ampliarse la capacidad de atención de aeronaves en el Aeropuerto Jorge Chávez, la atención de operaciones aéreas en la base aérea de las Palmas disminuya considerablemente.
7. El hecho que en la actualidad arribaran a la base aérea de Las Palmas aeronaves que serían atendidas en el taller de mantenimiento de SEMAN, no guarda relación con la infraestructura y la atención que se requiere para atender una aeronave comercial de pasajeros y/o carga (suministro de combustible, equipos de apoyo terrestre, catering, personal de limpieza de la aeronave, personal de seguridad, etc.).
8. De otro lado, el contrato de concesión del aeropuerto Jorge Chávez señala en la sección Garantía del Estado, algunas consideraciones a tener en cuenta si se otorga una licencia a un aeropuerto en un radio de 150 Km. (se adjunta al presente).



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

9. El crecimiento urbano de la ciudad ha ocasionado que el aeródromo privado de Las Palmas, se encuentre rodeado de construcciones de viviendas, especialmente en el área de proyección de la superficie de aproximación al umbral de la pista 20, por lo que para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, es necesario determinar si es que existen construcciones que vulneran las superficies limitadoras de obstáculos que pueden comprometer la seguridad de las operaciones aéreas.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se recomienda realizar las siguientes acciones:

1. Efectuar un levantamiento topográfico catastral que permita evaluar si las construcciones de viviendas que rodean el aeródromo Las Palmas infringen las superficies limitadoras de obstáculos.
2. Realizar la evaluación y determinación del Número Clasificador del Pavimento – PCN, el mismo que permitirá determinar el tipo de aeronaves a operar.
3. Para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas comerciales en el aeródromo de Las Palmas se debería evaluar e implementar el cumplimiento de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 314, de las instalaciones componentes del aeródromo. Asimismo, implementar los equipos y servicios del aeródromo, así como de las demás regulaciones aplicables y vigentes.
4. De ser el caso, realizar la rehabilitación o mejoramiento del pavimento de la pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves.
5. Revisar los artículos 1 y 2 del proyecto de Ley, de manera que se defina si el aeródromo Las Palmas se utilizará con fines comerciales, aviación general, ambulancias aéreas y/o de instrucción, lo cual debería definirse posterior a una Evaluación de Seguridad Operacional para poder definir el tipo de aeronaves que podrían operar en este aeródromo de manera segura y conforme a las normas aplicables y vigentes (aeronáuticas, ambientales, etc.),

En tal sentido, por los motivos expuestos, el proyecto tiene observaciones, las mismas que se encuentran descritas en el presente documento.

Atentamente,


DONALD HILDEBRANDO CASTILLO GALLEGOS
Director de Seguridad Aeronáutica (e)



INFORME N° 3826-2017-MTC/08



A : ANA ISABEL DOMINGUEZ DEL AGUILA
Secretaria General

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la base área "Las Palmas" - EOFAP "José Abelardo Quiñones".

Ref. : a) Memoranda N°s. 3667 y 3673-2017-MTC/02.AL.AMGB
b) Memorandum N° 5492-2017-MTC/25
c) Informe N° 582-2017-MTC/12
d) Comunicación Electrónica del 06.09.2017 de PCM
e) Oficio N° 086-2017-2018-CDNOIDALCD/CR
(H.T. N°s. I-240975-2017, I-241311-2017, I-262382-2017)

Fecha : 09 de noviembre de 2017

Por el presente me dirijo a usted con relación al asunto, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante Comunicación Electrónica de fecha 06 de setiembre de 2017, la Presidencia del Consejo de Ministros, corre traslado del Oficio N° 086-2017-2018-CDNOIDALCD/CR, del Presidente de la Comisión de Defensa Nacional, Orden Interno, Desarrollo Alternativo y Lucha Contra las Drogas, con el cual solicita opinión respecto al Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, Proyecto de Ley que autoriza el uso para aviación comercial del aeródromo de la base aérea "Las Palmas" - EOFAP "José Abelardo Quiñones", en adelante el Proyecto de Ley.
- 1.2 Con los Memoranda N°s. 3667 y 3673-2017-MTC/02.AL.AMGB el Viceministerio de Transportes, sustentado en el Informe N° 582-2017-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en el Memorandum N° 5492-2017-MTC/25 de la Dirección General de Concesiones en Transportes, se dirige a esta Oficina General de Asesoría Jurídica - OGAJ, a efectos de emitir pronunciamiento respecto del citado Proyecto de Ley.

II. ANÁLISIS:

DEL PROYECTO DE LEY

- 2.1 El Proyecto de Ley tiene por objeto autorizar el uso del aeródromo de la base aérea de la Fuerza Aérea del Perú "Las Palmas" - EOFAP "José Abelardo Quiñones", para la aviación comercial; ubicado en el distrito de Santiago de Surco, Lima; así como, declarar de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo del distrito Grocio Prado, en la provincia de Chincha, departamento de Ica.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRUCTURA NORMATIVA EN EL PROYECTO DE LEY

2.2 El Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, en adelante el Reglamento, que es aplicable a todas las entidades de la administración pública, señala entre otros para la elaboración de anteproyectos de ley, sin menoscabo de las atribuciones y potestades del Congreso de la República, lo siguiente:

a) El artículo 2 de la Exposición de Motivos:

"La exposición de motivos consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada y doctrina que se ha utilizado para su elaboración.

Asimismo, la fundamentación debe incluir un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, así como sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado".

b) El artículo 3 del Análisis Costo Beneficio:

"3.1. El análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables. La necesidad de la norma debe estar justificada dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos.

3.2. El análisis costo beneficio es obligatorio en los anteproyectos de normas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.

3.3. Las propuestas que no estén comprendidas dentro de las precitadas categorías sustentarán los alcances, las implicancias y sus consecuencias, identificando a los potenciales beneficiarios y afectados en forma clara y sencilla".

c) El artículo 4 del Análisis de Impacto de la vigencia de la norma en la Legislación Nacional:

"El análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento o si se trata de una propuesta que modifica o deroga normas vigentes. En caso de tener un efecto derogatorio, éste se debe precisar expresamente. El análisis debe incluir una referencia a los antecedentes, diagnóstico de la situación actual y objetivos de la propuesta. Si se modifica o deroga una norma vigente debe analizarse su idoneidad o efectividad precisando falencias, vacíos o defectos que sea necesario superar mediante una acción normativa".

2.3 De la revisión de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, se advierte que la misma no contiene un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa legislativa planteada, así como tampoco sobre los costos o presupuesto





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

que implica ejecutar dicha propuesta normativa; razón por la cual no cumple con los artículos 2 y 3 del Reglamento.

- 2.4 Con relación a la técnica legislativa, es necesario que el título denominado "Efecto de la Norma sobre la Legislación Vigente" se cambie por "Análisis de Impacto de la vigencia de la Norma en la Legislación Nacional", de acuerdo con lo establecido en el numeral 1.1.4 del artículo 1 y en el artículo 4 del Reglamento.

DE LAS OPINIONES TÉCNICAS

- 2.5 La Dirección General de Aeronáutica Civil a través del Informe N° 582-2017-MTC/12, sustentado en el Informe N° 100-2017-MTC/12.LEG de su especialista legal, en el Informe N° 0565-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción, en el Informe N° 584-2017-MTC/12.07 de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, y en el Memorándum N° 2891-2017-MTC/12.04 de la Dirección de Seguridad Aeronáutica, que hace suyos, formula observaciones al Proyecto de Ley, señalando entre otros aspectos, lo siguiente:

- Informe N° 100-2017-MTC/12.LEG

"ANÁLISIS:

a) Autorización del uso del aeródromo ubicado en la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial.

(...)

La propuesta contenida en el Proyecto de Ley, consiste en autorizar el uso del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial (no para la aviación general), como una medida para solucionar la supuesta saturación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

No obstante, la propuesta, tal como está planteada, colisiona con el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Concesionario Lima Airport Partners SRL, que establece en su cláusula 2.5 que el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1.

(...)

Asimismo, se aprecia que la propuesta no se sustenta en estudios técnicos, económicos y sociales que evidencien la viabilidad de operar la Base Aérea Las Palmas como un aeropuerto destinado a recibir vuelos comerciales.

A criterio de la suscrita, el proyecto de Ley, tal como está redactado, vulnera el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. Asimismo, ya existe normatividad especializada aplicable para la autorización y certificación de la infraestructura aeroportuaria en el país. En ese sentido, el proyecto de Ley tiene observaciones.

b) Declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción y pronta finalización del aeródromo de Grocio Prado.

(...)





Con relación a los efectos de este tipo de declaratorias, se menciona que éstas generan que el Estado deba cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos, lo que comprende la disposición de recursos y la procura de una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

No obstante, con relación a la construcción y finalización del aeródromo de Grocio Prado, aun cuando dicho proyecto reviste un interés sectorial que beneficiará a la actividad aeronáutica civil, aquél debe desarrollarse conforme al marco contractual que existe actualmente y que prevé sus propios mecanismos de solución de controversias y con respeto a las decisiones judiciales que al respecto pudieran originarse.

En tal sentido, se considera que el Proyecto de Ley tiene observaciones.

CONCLUSIÓN:

Con relación a los aspectos legales del proyecto de Ley N° 1557-2016-CR, éste tiene observaciones."

- Informe N° 0565-2017-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción

"ANÁLISIS:

Sobre los artículos 1 y 2: Autorización del uso del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas para la aviación comercial

1. Cabe señalar que la utilización del aeródromo de la Base Aérea de las Palmas deberá contar con la viabilidad legal requerida para su implementación. Ello debido a que el proyecto de ley colisiona con lo establecido en el numeral 2.5 (Garantía del Estado) de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH), modificada mediante la Cláusula Tercera de la Adenda N° 6 del mencionado Contrato, la cual establece lo siguiente:

(...)

2. Respecto a las condiciones y exigencias mínimas para la certificación de los aeródromos materia del Proyecto de Ley, es oportuno indicar que esta Dirección coincide con lo señalado por el área legal de la DGAC al indicar que ya existen regulaciones y procedimientos de certificación sobre la materia, razón por la cual lo que este artículo busca establecer es innecesario. En este contexto, el Proyecto de Ley tiene observaciones.

Sobre la Primera Disposición Complementaria y Transitoria: Declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción del aeródromo Grocio Prado
(...)

12. El aeródromo de Grocio Prado fue concebido para desarrollar operaciones de aviación general e instrucción. Sin embargo, este aeródromo aún no ha sido concluido; mientras tanto, los problemas de congestión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no se solucionarán en el corto plazo con la construcción futura de un aeródromo nuevo, como sería el aeródromo de Grocio Prado, razón por la cual dicha infraestructura solo representaría una alternativa para solucionar el problema antes mencionado cuando esté concluida y con las autorizaciones necesarias para iniciar operaciones.

13. Por otro lado, el análisis costo-beneficio del Proyecto de Ley, contenido en su exposición de motivos, señala que dicho proyecto no irroga gasto público, lo cual no se ajusta a la realidad, debido a que la conclusión del





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

aeródromo de Grocio Prado implica necesariamente realizar las inversiones para las obras requeridas para culminar su construcción. En este contexto, el Proyecto de Ley tiene observaciones.

CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto, el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR tiene observaciones."

- Informe N° 584-2017-MTC/12.07 de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones

"ANÁLISIS:

a) Autorización para vuelos comerciales del aeródromo Las Palmas, José Abelardo Quiñones.

(...)

Asimismo, coincidimos con la opinión de la abogada de la DGAC, a que el proyecto en mención debe ser evaluado desde el punto de vista técnico para determinar el importe de la inversión que demandaría al Estado para adecuar las instalaciones del aeródromo Las Palmas para permitir vuelos comerciales.

Considerando lo expuesto, en este aspecto de permitir vuelos comerciales en el aeródromo Las Palmas, como lo señala el proyecto de Ley bajo comentario, tiene observaciones.

b) Declaración de necesidad y utilidad pública de la construcción y pronta finalización del aeródromo de Grocio Prado.

Con relación a este punto, no habría objeción de declaratoria de necesidad y utilidad pública que plantea el proyecto de Ley; sin embargo, debemos señalar que las acciones que el Estado tenga que realizar debería estar en el marco contractual y jurídico existente, considerando que tenemos conocimiento que el referido contrato actualmente viene siendo materia de controversia judicial.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto el mencionado proyecto de Ley N° 1557-2016-CR, tiene observaciones."

- Memorándum N° 2891-2017-MTC/12.04 de la Dirección de Seguridad Aeronáutica

"ANÁLISIS

(...)

9. El crecimiento urbano de la ciudad ha ocasionado que el aeródromo privado de Las Palmas, se encuentre rodeado de construcciones de viviendas, especialmente en el área de proyección de la superficie de aproximación al umbral de la pista 20, por lo que para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, es necesario determinar si es que existen construcciones que vulneran las superficies limitadoras de obstáculos que pueden comprometer la seguridad de las operaciones aéreas.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se recomienda realizar las siguientes acciones:

1. Efectuar un levantamiento topográfico catastral que permita evaluar si las construcciones de viviendas que rodean el aeródromo Las Palmas infringen las superficies limitadoras de obstáculos.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

2. Realizar la evaluación y determinación del Número Clasificador del Pavimento – PCN, el mismo que permitirá determinar el tipo de aeronaves a operar.

3. Para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas comerciales en el aeródromo de Las Palmas se debería evaluar e implementar el cumplimiento de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 314, de las instalaciones componentes del aeródromo. Asimismo, implementar los equipos y servicios del aeródromo, así como de las demás regulaciones aplicables y vigentes.

4. De ser el caso, realizar la rehabilitación o mejoramiento del pavimento de la pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves.

5. Revisar los artículos 1 y 2 del proyecto de Ley, de manera que se defina si el aeródromo Las Palmas se utilizará con fines comerciales, aviación general, ambulancias aéreas y/o de instrucción, lo cual debería definirse posterior a una Evaluación de Seguridad Operacional para poder definir el tipo de aeronaves que podrían operar en este aeródromo de manera segura y conforme a las normas aplicables y vigentes (aeronáuticas, ambientales, etc.),

En tal sentido, por los motivos expuestos, el proyecto tiene observaciones, las mismas que se encuentran descritas en el presente documento."

2.6 La Dirección General de Concesiones en Transportes sustentada en el Informe N° 0973-2017-MTC/25, señala que el Proyecto de Ley debe ser observado; indicando entre otros aspectos, lo siguiente:

"ANÁLISIS

4.1 El Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) suscrito el 14 de febrero de 2001, establece que el Estado tiene una serie de obligaciones y garantías las cuales tienen como objetivo viabilizar la inversión y mejorar la calidad del servicio que se brinda en el Aeropuerto.

4.2 Una de estas garantías del Estado se encuentra recogida en la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión:

"2.5. Garantía del Estado. El Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones que fueren pertinentes para que, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 4 de la Ley No. 26885, el Poder Ejecutivo expida el Decreto Supremo al que se refiere el Artículo 2 del Decreto Ley No. 25570, modificado por el Artículo 6 de la Ley No. 26438, por el cual se otorgará la garantía del Estado en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas en el presente Contrato.

Asimismo el Concedente se obliga a no otorgar concesión, autorización o licencia alguna para operar, u operar por sí mismo cualquier nuevo aeropuerto nacional e internacional de uso público que brinde servicios a líneas aéreas comerciales, destinado en forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en un radio de 150 Km. de la ubicación del Aeropuerto hasta los siete (7) años posteriores al inicio de la puesta en operación de la Mejora contemplada en la Cláusula 5.6.2.1. El Concedente no se encuentra impedido de otorgar concesión, autorización o licencia para operar, u operar por sí mismo cualquier aeropuerto destinado a la salida, llegada, y movimiento de aeronaves cuyo número de asientos sea menor o igual a nueve (9) y cuyo peso máximo de despegue sea menor o igual a cinco mil setecientos (5,700) kilogramos. En el supuesto de autorizar la salida, llegada y/o movimiento de cualquier otro tipo de aeronave de





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

mayor peso o de mayor número de asientos deberá obtenerse, previamente, la aprobación del Concesionario."

(...)

13. La Garantía del Estado, cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, cumple la finalidad de reducir el riesgo comercial de demanda -como lo señaló OSITRAN en la opinión de la Adenda N° 6-, efectivamente, la implementación de la segunda pista sin la Garantía podría poner en riesgo la recuperación de la inversión en el tiempo, a través de una afectación en la demanda, si es que se construyen o se autorizan otros aeródromos u aeropuertos que estén en disposición de competir en la misma oportunidad que el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez.

15. En consecuencia, de acuerdo a la evaluación realizada por esta Dirección General, en cuanto a la posibilidad de que mediante Ley se autorice el uso del Aeródromo de la Base Aérea FAP "Las Palmas" para la aviación comercial, su aprobación va en contra de la cláusula 2.5 del Contrato de Concesión del AIJCH, configurándose en un incumplimiento de la obligación de garantía que tiene el Estado.

*16. Por lo tanto, el Proyecto de Ley resulta OBSERVADO por esta Dirección General, de acuerdo a lo señalado en el presente informe. Adicionalmente, es importante señalar que respecto de la declaración de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, que se formula en el Artículo 1 del Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, esta Dirección General no resulta competente para emitir opinión dado que no se trata de una concesión de infraestructura de transportes, ni su declaratoria de interés y utilidad pública para la finalización de su construcción se encuentra relacionada con un proyecto de transporte concesionado.
(...)"*

DE LA OPINIÓN DE LA OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

- 2.7 Conforme se ha señalado en los puntos precedentes, el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR, tiene por objeto:
- Autorizar el uso del aeródromo de la base aérea de la Fuerza Aérea del Perú "Las Palmas" - EOFAP "José Abelardo Quiñones", para la aviación comercial; y,
 - Declarar de necesidad y utilidad pública la construcción del aeródromo de Grocio Prado, en la provincia de Cincha, departamento de Ica.
- 2.8 Al respecto, debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del MTC, que en los literales a) y b) del primer párrafo de su artículo 4, establecen que es competente de manera exclusiva en materias de aeronáutica civil e infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional. Asimismo, el numeral 1 del artículo 6 de la citada Ley, señala que en el marco de sus competencias exclusivas, **el MTC tiene como función específica; entre otras, planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte aéreo y transporte multimodal, así como la aeronavegación y seguridad de la aeronáutica civil.**
- 2.9 De acuerdo con el segundo párrafo del artículo 4 y con el numeral 3 del artículo 7 de la Ley de Organización y Funciones del MTC, este Ministerio es competente de manera compartida con los gobiernos regionales y locales conforme a sus leyes orgánicas y leyes sectoriales, en infraestructura de transportes de alcance





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

regional y local, así como planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.

- 2.10 De otra parte, el literal k) del artículo 9 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del MTC es competente; entre otros, para otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones a los aeródromos públicos y privados, fijando las condiciones de su funcionamiento.
- 2.11 Asimismo, el artículo 44 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, establece que **la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeródromos, requiere de autorización previa de la DGAC.**
- 2.12 De este modo, de acuerdo con la normativa antes citada, debemos precisar que **la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de un aeropuerto debe tener la aprobación de la DGAC**, por ser una competencia de dicho órgano.
- 2.13 Del mismo modo, es necesario precisar que, según el Decreto Legislativo N° 1252, que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y deroga la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 027-2017-EF, los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras se ejecutan como consecuencia de la viabilidad declarada a través de estudios de preinversión, para lo cual los Sectores establecen los mecanismos de coordinación y articulación con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, con la asistencia técnica de la Dirección General de Programación Multianual de Inversiones; y en el caso de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, el Programa Multianual de Inversiones debe enmarcarse en las competencias de sus niveles de gobierno respectivos, conforme a la normativa de la materia **respetando los planes sectoriales nacionales.**
- 2.14 En ese sentido, la priorización y programación de proyectos de inversión pública es facultad del MTC en el marco de sus planes de desarrollo, de sus recursos disponibles y programación multianual de inversiones.
- 2.15 Sin perjuicio de lo expuesto, la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Concesiones en Transportes, han observado la propuesta legislativa por las siguientes razones:
- a) El Proyecto de Ley vulnera el Contrato de Concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, suscrito el 14 de febrero de 2001 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como Concedente, y Lima Airport Partners S.R.L. como Concesionario.
 - b) El Proyecto de Ley irrogará gasto público, por cuanto deben adecuarse las instalaciones del aeródromo de la Base Aérea Las Palmas, para recibir vuelos comerciales.



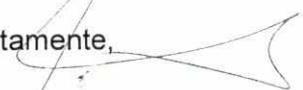


- c) La propuesta no se sustenta en estudios técnicos, económicos y sociales que evidencie la viabilidad de operar la Base Aérea de Las Palmas, así como la construcción del aeródromo de Grocio Prado.
- 2.16 Por otra parte, debe tenerse en cuenta que el artículo I del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, aprobado por Decreto Supremo N° 304-2012-EF, establece que el presupuesto del Sector Público está constituido por los créditos presupuestarios que representan el equilibrio entre la previsible evolución de los ingresos y los recursos a asignar de conformidad con las políticas públicas de gasto, estando prohibido incluir autorizaciones de gasto sin el financiamiento correspondiente.
- 2.17 Los artículos 78 y 79 de la Constitución Política del Perú, establecen que el proyecto presupuestal debe estar efectivamente equilibrado y que **los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gasto público**, salvo en lo que se refiere a su presupuesto.
- 2.18 En ese sentido, el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR contiene además una iniciativa de gasto, lo cual contraviene lo establecido por el artículo 79 de la Constitución Política del Perú.

III. CONCLUSIÓN:

Por lo anteriormente expuesto, desde el punto de vista legal, esta Oficina General opina que atendiendo a lo señalado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe observarse el Proyecto de Ley N° 1557/2016-CR.

Atentamente,


Luis Liendo Liendo
Abogado

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita

.....
ROSARIO TORRES BENAVIDES
Directora General
Oficina General de Asesoría Jurídica