

[Imprimir](#) | [Regresar](#)

SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2004
9.ª F SESIÓN
(Vespertina)

Miércoles 04 de Mayo de 2005

SUMILLA

El RELATOR da lectura:

Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, recaído en los Proyectos de Ley Núms. 4830, 8740, 11804 y 12082, que propone declarar al transporte aéreo como un servicio público de interés y necesidad nacional, promoviendo el desarrollo de la aviación civil y de las actividades aeronáuticas civiles en el país. (*)

El señor PRESIDENTE (ántero Flores-Aráoz Esparza).— Le agradezco, congresista.

67

Tiene el uso de la palabra el doctor Natale Amprimo, luego el doctor Jorge del Castillo, y para finalizar el debate de este asunto el señor Franceza.

El señor AMPRIMO PLÁ (SP-AP-UPP-IND).— Gracias, señor Presidente. Debo confesar que es un tema que recién he revisado, pero me surgen algunos cuestionamientos o dudas que de repente el presidente de la Comisión pudiera precisar.

En primer lugar, se establece una suerte de carga para la empresa nacional que requiere un permiso de operación internacional; es decir, una empresa que, por ejemplo, decida dedicarse al servicio Lima-Miami o Lima-Sao Paulo o Lima-Santiago de Chile, tendrá a su vez que tener un servicio proporcional a nivel nacional, y se establece que esto será de acuerdo a las condiciones que establezca el Reglamento. Esto que parece lógico, en el fondo lo que puede hacer es tener una actitud discriminatoria, porque una empresa nueva peruana que surja para efectos aerocomerciales, se le va a colocar una condición respecto a un destino que puede ser un destino que no es comercialmente atendible o interesante, respecto a empresas que ya tienen un mercado cautivo en zonas especiales.

Además se pone después en una disposición final que las actuales empresas que sean titulares de este permiso, deberán adecuarse a ello, o sea lo que las nuevas empresas están obligadas a hacer, en las condiciones y plazos que establezca el Reglamento. Eso realmente puede ser sinceramente un saludo a la bandera. En primer lugar, porque el Reglamento podrá fijar condiciones y plazos sumamente extensos y largos para las que están instaladas, y hay la obligación para una empresa nueva. En consecuencia, yo no sé si estamos promocionando que hayan capitales nacionales que decidan entrar en el campo aerocomercial o más bien estamos favoreciendo a los que están actualmente en el servicio.

De otro lado, hasta podría ser inconstitucional, porque una empresa que tiene hoy día un permiso, por vía de un reglamento le van a establecer obligaciones de que cumpla con otras rutas que no estaba obligada a cumplir cuando sacó el permiso. Tema que de por sí legalmente creo que habría que revisar con detalle.

En segundo lugar, señor Presidente, en el artículo 99.3 tiene una redacción, desde mi punto de vista, poco clara y poco feliz. Se dice que los permisos de operación serán sujetos a un plazo determinado y que pueden ser renovados hasta en dos oportunidades sin que sea necesario convocar a concurso.

Mejor es que se amplíe el plazo de vigencia del permiso y no tenemos a una empresa que va a tener una licencia sometiéndola a procedimientos de renovación cuando simplemente si no hay ninguna causal seguirá vigente su permiso.

68

Creo que ahí, obviamente, es un tema de redacción que podrá corregirse, o es cuatro años el permiso o es seis años, en fin, no sé cuál será el plazo o es indeterminado, pero lo que no podemos hacer es fijar un plazo corto para después establecer que sea renovado en dos oportunidades. Creo que eso no tiene ninguna lógica en cuanto a su redacción.

De otro lado, se recurre al término de empresas nacionales. Entiendo que en la ley que se pretende modificar, la Ley Aeronáutica también se habla de empresas nacionales, pero habría que precisar qué es una empresa nacional, es una empresa constituida en el país, es una empresa que tiene capitales nacionales en una mayoría de porcentajes o capital social, y eso habría que precisarlo. Yo recuerdo en la

universidad cuando seguí el curso de Derecho Internacional Privado, que inclusive había un convenio del Acuerdo de Cartagena que fijaba el tema, entrecomillas porque es un tema jurídicamente discutible, si es que las personas jurídicas tienen o no nacionalidad. Creo que es un tema que, en todo caso, habría que tomar en cuenta.

Y en la parte tributaria, señor Presidente, habría que evaluar qué ocurre si es que se gozan de estos beneficios y al final los repuestos, al final todas las piezas, las partes, los motores, son utilizados con otros fines o por otras compañías, porque casos hemos tenido.

No se olvide usted que en un momento también en mérito a la necesidad aerocomercial se dieron facilidades que al final terminó siendo un fiasco. Entonces, creo que también habría aquí que revisar, obviamente, la legislación penal sobre el particular, y quizás sí establecer la exoneración pero no establecer el no requerir una garantía justamente que cautele que acá no se estafe al fisco nacional. De repente se establece la exoneración, pero sí establecer una garantía que cautele esa posibilidad.

Son observaciones que me surgen de la lectura que he tenido. Lamentablemente, es un tema técnico. No tengo la Ley de Aeronáutica Civil aquí a la mano, pero creo que podría corregirse, explicarse o aclararse en el cuarto intermedio. Gracias, señor Presidente.

69