

APRUEBA LEY DE AERONAUTICA CIVIL

LEY No. 24882

LEY DE AERONAUTICA CIVIL

TITULO I TITULO PRELIMINAR

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1o.- La Aeronáutica Civil se rige por la presente Ley y los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Perú.

Los casos no previstos serán resueltos por los principios generales del Derecho Aeronáutico, por las leyes análogas; y, en defecto de éstas, por los principios generales del derecho común.

Para sus fines, aeronáutica civil es el conjunto de funciones, actividades y relaciones jurídicas vinculadas con el empleo de aeronaves destinadas a propósitos civiles.

Artículo 2o.- Las aeronaves del Estado están sujetas a la presente Ley en cuanto efectúen servicios remunerados; y, en todos los casos, a lo que disponen sus normas sobre circulación aérea y búsqueda, asistencia y salvamento.

Artículo 3o.- El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, de conformidad con la Constitución Política del Perú, con las leyes y con los Convenios Internacionales ratificados por la República.

Artículo 4o.- El Estado fomenta y apoya las actividades aeronáuticas dando preferencia a personas naturales y jurídicas peruanas. La ley protege el patrimonio económico de la Nación constituido, entre otros, por la explotación del espacio aéreo.

Artículo 5o.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave civil peruana fuera del territorio de la República, también se someten a las leyes y tribunales peruanos en los siguientes casos:

a) Cuando se encuentre sobre alta mar o en espacio aéreo donde ningún Estado ejerza soberanía; y,

b) Cuando se encuentre sobre territorio extranjero, excepto que los efectos de tales hechos, actos o delitos afecten la seguridad o el orden público del Estado subyacente; o, causen daño a personas o bienes dentro de dicho territorio.

Artículo 6o.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave civil extranjera en vuelo sobre territorio peruano, se rigen por las leyes del Estado de matrícula de la aeronave, excepto en los siguientes casos en que se someterán a las leyes y tribunales nacionales:

a) Cuando afecten la seguridad o el orden público de la República; y,

b) Cuando causen daño a personas o bienes en territorio peruano.

Artículo 7o.- Las aeronaves civiles extranjeras están sometidas a las inspecciones que determine la Dirección General de Transporte Aéreo para verificar el cumplimiento de normas de orden público, la seguridad del vuelo y la protección de terceros.

Artículo 8o.- Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por intermedio de la Dirección General de Transporte Aéreo, ejecutar la presente Ley, así como dirigir y coordinar la aplicación de las disposiciones conexas.

CAPITULO II POLITICA AEREA CIVIL

Artículo 9o.- Constituyen objetivos permanentes del Estado en materia de Aeronáutica Civil:

a) Fomentar y asegurar la integración del territorio nacional mediante servicios aéreos suficientes y apropiados;

b) Fomentar y asegurar la vinculación de localidades geográficamente aisladas con las rutas interregionales, estableciendo, de ser el caso, los incentivos y compensaciones necesarios a favor de explotadores autorizados para prestar dicho servicio;

c) Fomentar y asegurar la vinculación permanente del Perú con los demás países, a través de empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras;

d) Promover, fomentar y desarrollar la tecnología aeronáutica otorgando la más alta prioridad al establecimiento de fábricas y talleres aeronáuticos tanto públicos como privados;

e) Fomentar y promover la capacidad del personal aeronáutico nacional, otorgando el máximo apoyo a la creación y sostenimiento de Escuelas de Aviación Civil, Aeroclubes y Centros de Investigación;

f) Asegurar el desarrollo de las operaciones aerocomerciales en un marco de leal competencia y con estricta observancia de las normas técnicas y tarifarias vigentes;

g) Fomentar e incentivar el incremento del parque aéreo nacional y la renovación y modernización de la infraestructura aérea pública y privada;

h) Fomentar y facilitar el incremento del turismo, mediante la ampliación de la capacidad ofertada por las empresas de transporte aéreo para dicho fin;

i) Promover el ordenamiento y racionalización de las actividades de planificación, ejecución y operación de las facilidades, instalaciones y servicios de navegación aérea, a través del Plan Nacional de Navegación Aérea; y,

j) Promover la integración latinoamericana propiciando el establecimiento de convenios multilaterales entre los países de la región y la protección del tráfico aéreo que se genera en ellos.

TITULO II CIRCULACION AEREA

Artículo 10o.- El tránsito aéreo por el territorio peruano es libre, con sujeción a los Tratados Internacionales ratificados por el Estado y de acuerdo con la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 11o.- Por razones de seguridad nacional o de interés público, el Estado puede suspender o limitar las actividades

aéreas en todo o en parte del territorio nacional; o, según convenga determinar zonas prohibidas o restringidas al tránsito aéreo.

Artículo 12o.- Nadie puede oponerse por razón de un derecho de propiedad al vuelo de una aeronave, cuando éste se realice de acuerdo con las normas contenidas en la presente Ley.

Artículo 13o.- Las aeronaves civiles para ingresar o salir del territorio de la República, requieren autorización previa de la Dirección General de Transporte Aéreo, la misma que especifica los puntos de cruce de frontera y designa el o los aeropuertos de control y fiscalización.

La circulación de aeronaves extranjeras dentro del territorio de la República sólo puede ser efectuada por las rutas y en las condiciones estipuladas en la autorización correspondiente.

Las aeronaves de Estado extranjeras se rigen por los Tratados y Convenios Internacionales que las afecten.

Artículo 14o.- La Dirección General de Transporte Aéreo puede ordenar el aterrizaje de una aeronave en vuelo sobre territorio nacional, cuando su ingreso se haya llevado a cabo sin autorización o se infrinjan con ella las normas específicas de circulación aérea.

Artículo 15o.- Para circular dentro de territorio peruano las aeronaves deben portar obligatoriamente los certificados de matrícula y aeronavegabilidad, y las licencias, debidamente habilitadas, de las tripulaciones que las conduzcan.

El Reglamento determina los casos en que son exigibles el diario de abordaje o cualquier otro documento.

Si la aeronave conduce pasajeros o carga, necesariamente debe llevar la relación de nombres y lugares de embarque y destino de los pasajeros, o documentos que correspondan a la carga transportada.

Artículo 16o.- Toda aeronave en vuelo sobre territorio peruano debe exhibir en su exterior los distintivos visibles de su nacionalidad y matrícula.

Artículo 17o.- En aeronaves que conduzcan pasajeros no puede transportarse armas, municiones, explosivos, ni ningún objeto, substancia o elemento que pueda poner en peligro la seguridad del vuelo.

TITULO III INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I AERONAVES Y AEROPUERTOS

Artículo 18o.- Aeródromo es el área definida de tierra o agua destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves en su

superficie.

Artículo 19o.- Los aeródromos se dividen, en función del uso al que se le destina, en públicos y privados.

Son aeródromos públicos los abiertos a la actividad aérea en general y privados los restringidos al servicio de sus propietarios o explotadores.

Los aeródromos exclusivamente destinados a fines militares se rigen por sus propias leyes y reglamentos.

Artículo 20o.- Se denomina aeropuerto al aeródromo público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados habitualmente a la atención de aeronaves, pasajeros y carga.

Artículo 21o.- Todo aeropuerto habilitado como punto de entrada o salida del país donde se cumplen funciones de control y fiscalización de aduana, migración y sanidad, se denomina Aeropuerto Internacional.

Artículo 22o.- Para construir, modificar o clausurar aeródromos se requiere autorización de la Dirección General de Transporte Aéreo.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial Sociedad Anónima (CORPAC S.A.), está encargada de operar, equipar y conservar los aeródromos públicos, así como los servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y de control de tránsito aéreo de acuerdo a los dispositivos legales que la rigen.

Artículo 23o.- Constituye causa de necesidad y utilidad públicas la construcción o ampliación de aeródromos destinados a la actividad aérea en general, para este fin pueden expropiarse:

a) Los predios necesarios para el establecimiento de aeródromos y aeropuertos de uso público y sus ampliaciones; y,

b) Los aeródromos privados y sus edificaciones, instalaciones, equipos y servicios.

Artículo 24o.- La Dirección General de Transporte Aéreo puede cancelar, suspender o restringir el tránsito aéreo en cualquier aeródromo o aeropuerto cuando medien razones de seguridad o de emergencia.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial Sociedad Anónima (CORPAC S.A.), queda autorizada a restringir las actividades aéreas en caso de limitaciones técnicas u operativas.

Artículo 25o.- Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobar las tarifas aplicables a los aeródromos y aeropuertos y a sus instalaciones y servicios.

CAPITULO II RESTRICCIONES LEGALES A LA PROPIEDAD

Artículo 26o.- Los predios circundantes y adyacentes a los aeródromos y aeropuertos

destinados al servicio público, incluyendo construcciones, instalaciones y cualquier otro obstáculo natural o artificial en ellos comprendidos, están sujetos a las restricciones legales a la propiedad establecidos en la presente Ley, cuando el fin de las mismas corresponda a la seguridad de las operaciones aéreas.

Artículo 27o.- Ninguna obstrucción puede sobrepasar las superficies limitadoras de obstáculos que expresamente señale la Dirección General de Transporte Aéreo para cada aeródromo o aeropuerto abierto al servicio público.

El Reglamento establece las características y áreas cubiertas por las superficies limitadoras de obstáculos, para cada caso.

Cuando por la naturaleza de la obstrucción o en razón de las circunstancias resulte física o jurídicamente imposible la aplicación de las restricciones indicadas, la Dirección General de Transporte Aéreo dispondrá la señalización que convenga a la protección de los vuelos en la zona afectada.

Artículo 28o.- Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos que constituyan peligro para el tránsito aéreo. Son de cargo de los propietarios de obstáculos artificiales, los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que corresponda.

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial Sociedad Anónima (CORPAC S.A.), está a cargo de la instalación y mantenimiento del señalamiento de los obstáculos naturales que puedan resultar peligro para la navegación aérea.

CAPITULO III FACILITACION

Artículo 29o.- Constitúyase el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, el cual está encargado de los procedimientos y coordinaciones que requiere la aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, dentro del territorio.

Es función específica del Comité determinar cuáles son las normas y procedimientos internacionales aplicables en el país y proponer, en su caso, los que deban sustituirlos.

Artículo 30o.- El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional está integrado por los siguientes miembros:

a) El Director General de Transporte Aéreo, quien lo presidirá.

b) El Director General de Migraciones y Naturalizaciones de la Dirección General de Gobierno Interior del Ministerio del Interior o su representante;

c) El Director General de Integración Física y Asuntos Especiales del Ministerio de Industria, Comercio Interior, Turismo e Integración, o su representante.

d) El Director de Asuntos Aeronáuticos y del Espacio del Ministerio de Relaciones Exteriores, o su representante;

e) El Director General de Aduanas, o su representante;

f) El Director General de la Unidad Departamental de Salud de Lima, o su representante;

g) El Gerente General de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial Sociedad Anónima (CORPAC S.A.);

h) Un representante de la Cámara Nacional de Turismo;

i) Un representante de las Empresas Aéreas Nacionales que realizan vuelos internacionales; y,

j) Un representante de las Empresas Aéreas Internacionales.

Artículo 31o.- Las autoridades competentes cuidarán del cumplimiento de las normas internacionales sobre facilitación y simplificación de formalidades, y evitarán, bajo responsabilidad, todo retardo innecesario en la recepción, atención y despacho de las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga.

TITULO IV AERONAVES

CAPITULO I NATURALEZA Y CLASIFICACION

Artículo 32o.- Aeronave es el artefacto aéreo capaz de transportar personas o cosas, que puede sustentarse en la atmósfera sin utilizar reacciones del aire contra la superficie de la tierra.

La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble.

Artículo 33o.- Son aeronaves de Estado las puestas al servicio de los Poderes Públicos, las militares, de policía, correo, sanidad y aduana. Las demás aeronaves se reputan civiles aunque pertenezcan al Estado.

CAPITULO II NACIONALIDAD Y MATRICULA

Artículo 34o.- Tienen nacionalidad peruana las aeronaves civiles legalmente inscritas en el Registro Público de Aeronaves del Perú.

La inscripción de una aeronave produce la cancelación automática de toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos celebrados con anterioridad.

Artículo 35o.- Inscrita la aeronave en el Registro Público, se otorga la matrícula correspondiente y se expide el certificado que la identifique y acredite su inscripción.

Artículo 36o.- Se otorgará matrícula provisional, a las aeronaves inscritas sujetas a contratos que contengan cláusulas de retención de dominio en favor de personas naturales o jurídicas de nacionalidad extranjera.

Artículo 37o.- La marca de matrícula que identifique a las aeronaves civiles nacionales, está conformada únicamente por las letras asignadas internacionalmente al Estado Peruano, seguidas de la correspondiente numeración de matrícula.

Artículo 38o.- El Estado reserva para personas naturales y jurídicas de nacionalidad peruana la inscripción y matrícula de aeronaves destinadas a los servicios públicos de transporte aéreo.

Las personas naturales o jurídicas extranjeras con domicilio dentro del territorio de la República, solamente podrán inscribir y matricular aeronaves cuando estén destinadas a los servicios aéreos especiales no remunerados.

Artículo 39o.- La matrícula de una aeronave se cancela:

a) A solicitud del propietario si no afecta derechos del Estado o de terceros;

b) Cuando el propietario dejare de reunir las condiciones exigidas en la presente Ley;

c) Cuando sea exportada definitivamente;

d) Cuando la Dirección General de Transporte Aéreo la declare inutilizada o perdida; y,

e) En cumplimiento de mandato judicial.

CAPITULO III AERONAVEGABILIDAD

Artículo 40o.- Las aeronaves civiles y las de Estado sujetas a la presente Ley que vuelen sobre territorio peruano, deben estar provistas de un certificado de aeronavegabilidad vigente.

Artículo 41o.- Corresponde a la Dirección General de Transporte Aéreo el otorgamiento, revalidación, suspensión y cancelación del certificado de aeronavegabilidad de aeronaves civiles peruanas.

Las aeronaves de Estado nacionales están sujetas a la presente norma en cuanto efectúan servicios comerciales.

Artículo 42o.- Los certificados de aeronavegabilidad otorgados en otros países tendrán validez en el territorio de la República de acuerdo a los tratados, las normas internacionales y la reglamentación vigente.

CAPITULO IV PERDIDA, DESTRUCCION Y ABANDONO

Artículo 43o.- La Dirección General de Transporte Aéreo declarará:

1. La pérdida de una aeronave cuando ha-

yan transcurrido noventa días desde su desaparición, previa investigación;

2. La destrucción de una aeronave cuando resulte imposible ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad;

3. El abandono de una aeronave:

a) Cuando, por un plazo de más de noventa días, la aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación;

b) Cuando carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia; y,

c) Cuando así lo declare por escrito el propietario de la aeronave.

Artículo 44o.- Las declaraciones de destrucción, pérdida y abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Público de Aeronaves del Perú.

Artículo 45o.- Las aeronaves declaradas en abandono pasan a poder del Estado, debiendo rematarse en subasta pública dentro del término de 90 días contados a partir de la fecha de la inscripción en el Registro Público de Aeronaves de la declaración correspondiente.

CAPITULO V REGISTRO PUBLICO DE AERONAVES

Artículo 46o.- El Registro Público de Aeronaves del Perú está a cargo de la Dirección General de Transporte Aéreo. Su organización, funciones y formalidades se rigen por la presente Ley y su Reglamento, por el Código Civil y por las leyes especiales sobre la materia.

Artículo 47o.- Son objeto de inscripción en el Registro Público de Aeronaves:

a) La matrícula;

b) Los hechos, actos y resoluciones que afecten a la aeronave;

c) Los contratos de utilización de aeronaves en la modalidad de arrendamiento;

d) Los contratos por los que se establezca o se extinga la condición de explotador de la aeronave;

e) Las cargas, gravámenes y preferencias;

f) Los embargos, interdicciones y demás medidas judiciales que recaigan sobre la aeronave; y,

g) Las declaraciones de pérdida, destrucción y abandono.

Artículo 48o.- La inscripción de actos privados en el Registro Público de Aeronaves requerirá de Escritura Pública; o de instrumento debidamente protocolizado y con las formalidades de ley cuando haya sido otorgado en el extranjero.

Artículo 49o.- La cancelación de la inscripción de la matrícula se efectúa:

a) A solicitud del propietario, siempre

que se cuente con autorización expresa de los acreedores; y,

b) Por mandato judicial.

TITULO V PERSONAL AERONAUTICO

Artículo 50o.- Se considera personal aeronáutico al que lleva a cabo funciones especializadas directamente vinculadas con las actividades de la aviación civil y que cuenta para ello con las licencias y certificados de aptitud expedidos o convalidados por la Dirección General de Transporte Aéreo.

Artículo 51o.- Las licencias, certificados y habilitaciones expedidos en el extranjero se rigen por los tratados y convenios internacionales ratificados por el Perú y, en ausencia de éstos, por el principio de la reciprocidad siempre que correspondan a autoridades competentes y cumplan o superen los requisitos exigidos para los nacionales.

Artículo 52o.- El Comandante de la aeronave es la única y máxima autoridad a bordo y está investido con poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros.

Artículo 53o.- Durante el viaje el Comandante es responsable de la conducción y seguridad de la aeronave; de la dirección de la tripulación; del orden y la protección de los pasajeros; y de la seguridad del equipaje, carga o correo transportados.

Artículo 54o.- La designación del Comandante de la aeronave corresponde al explotador quien por este sólo hecho le confiere su representación durante el viaje.

Las funciones de Comandante de una aeronave necesariamente debe recaer en un piloto con las correspondientes certificaciones y habilitaciones para su conducción.

Se presume que el piloto al mando está investido de las funciones y atribuciones de Comandante de la aeronave.

Artículo 55o.- El Comandante de la aeronave ejerce dentro de la misma, funciones notariales y municipales, debiendo inscribir en los libros correspondientes los nacimientos, defunciones, matrimonios y testamentos in extremis, y todo acto jurídico que, en razón de las circunstancias provenientes del viaje, requieran de dichas funciones.

Es responsabilidad del Comandante remitir oportunamente copia autenticada de los registros llevados a cabo a la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave.

Artículo 56o.- El personal aeronáutico habilitado para la conducción técnica del vuelo de aeronaves civiles inscritas en el Registro Público de Aeronaves del Perú será, en todos los casos, de nacionalidad peruana.

La Dirección General de Transporte Aéreo

puede autorizar excepcionalmente la contratación de personal extranjero después de comprobar la falta de personal de nacionalidad peruana y sólo por el término máximo de un año, en las condiciones que señala el Reglamento.

Artículo 57o.- La Fuerza Aérea del Perú podrá celebrar contratos con las empresas nacionales de transporte aerocomercial para el entrenamiento del personal aeronáutico.

Artículo 58o.- La Dirección General de Transporte Aéreo tiene a su cargo el Registro del Personal Aeronáutico.

TITULO VI SERVICIOS AEREOS

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 59o.- Son servicios Aéreos los Servicios de Transporte Aéreo y los Servicios Aéreos Especiales.

Servicios de Transporte Aéreo son los destinados al traslado de personas o cosas de un punto de partida a otro de destino mediante el empleo de aeronaves. Las demás actividades aéreas llevadas a cabo por aeronaves civiles se denominan Servicios Aéreos Especiales.

Artículo 60o.- Los Servicios de Transporte Aéreo y los Servicios Aéreos especiales remunerados, están reservados exclusivamente para los nacionales.

Artículo 61o.- Los permisos expedidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones autorizando servicios aéreos no podrán ser objeto de cesión ni transferencia.

Artículo 62o.- Corresponde al Ministerio de transportes y Comunicaciones autorizar los servicios aéreos en toda la República y aprobar las tarifas y fletes que le correspondan.

CAPITULO II SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO

Artículo 63o.- Por el ámbito donde se realizan los Servicios de Transporte Aéreo se califican como nacionales o internacionales.

Son nacionales los que se llevan a cabo dentro del territorio de la República, e internacionales aquellos cuyo destino o una escala del vuelo se encuentra en territorio extranjero.

Artículo 64o.- Por la periodicidad de sus operaciones los servicios de transporte aéreo se clasifican en regulares y no regulares.

Son regulares los sujetos a frecuencia e itinerarios autorizados por la Dirección General de Transporte Aéreo.

Los no sujetos a frecuencias e itinera-

rios se consideran no regulares.

Artículo 65o.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el otorgamiento de permisos para los Servicios de Transporte Aéreo Nacionales, tendrá en consideración:

a) La racionalización de la actividad aérea comercial;

b) La integración nacional mediante rutas interregionales de carácter principal;

y,
c) La vinculación de ciudades y localidades dentro de cada región mediante rutas de carácter complementario.

Las solicitudes serán absueltas en un plazo máximo de 30 días calendario.

Artículo 66o.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones concede los permisos en función de los requerimientos y proyecciones de la demanda de cada región y, en ningún caso, otorgará concesiones que representen competencia desleal entre transportadores.

Artículo 67o.- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el otorgamiento de permisos para Servicios de transporte Aéreo Internacional, tendrá en consideración:

a) Que la demanda de tráfico aéreo entre el Perú y cualquier otro Estado debe ser atendida preferentemente en forma directa y cubierta en proporciones iguales entre las empresas aéreas designadas por el Perú y las empresas aéreas que representen al otro Estado;

b) Que los derechos de tráfico que involucren a un tercer Estado deberán ser otorgados únicamente con carácter complementario y de preferencia cuando el tráfico entre el Perú y dicho tercer Estado no se encuentre servido en forma suficiente; y,

c) Que la capacidad de tráfico ofertado deberá predeterminarse en función de la ruta o rutas principales y de los segmentos que éstas comprendan.

Artículo 68o.- Los convenios bilaterales o multilaterales, los acuerdos entre autoridades aeronáuticas o los permisos de operación que otorgue el Ministerio de Transportes y Comunicaciones estarán sujetos, en todos los casos, a la concesión de los mismos derechos otorgados por el Perú o a la compensación equivalente, según convenga a los intereses del Estado.

Artículo 69o.- Las personas naturales o jurídicas autorizadas a prestar Servicios de Transporte Aéreo deben designar en forma permanente a un representante legal de nacionalidad peruana con amplias facultades de mandato y personería suficiente ante el Ministerio de Transportes y comunicaciones.

Artículo 70o.- Cuando no existan convenios o acuerdos específicos el Ministerio de Transportes y Comunicaciones preferirá a las Empresas de Transporte Aéreo Regular en el otorgamiento de permisos para los Servicios de Transporte Aéreo no Regular Internacional.

Artículo 71o.- No se conceden Servicios de Transporte Aéreo no Regular en rutas debidamente servidas por vuelos regulares.

Cuando las circunstancias recomienden el aumento temporal de la oferta en rutas determinadas, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones podrá autorizar transitoriamente vuelos no regulares.

CAPITULO III SERVICIOS AEREOS ESPECIALES

Artículo 72o.- Los Servicios Aéreos Especiales se clasifican en Servicios Aéreos Especiales Remunerados y Servicios Aéreos Especiales Complementarios.

Artículo 73o.- Son Servicios Aéreos Especiales Remunerados los dirigidos a la actividad:

a) Comercial: Cuando la aeronave, es empleada directamente como herramienta de trabajo para una o más labores específicas, con fines de lucro; y,

b) Turística: Cuando la aeronave es empleada para la conducción de personas cuyo objetivo es la recreación, a cambio de un precio determinado.

Artículo 74o.- Son Servicios Aéreos Especiales Complementarios los dirigidos a la actividad:

a) Científica: Cuando la aeronave, equipada en forma especial, se emplea en trabajos de investigación y exploración de fenómenos naturales;

b) Cívica: Cuando la aeronave se emplea con fines educativos, culturales, humanitarios o sociales;

c) De Instrucción: Cuando la aeronave se emplea en la capacitación de personal aeronáutico;

d) Deportiva: Cuando la aeronave se emplea con fines de competencia o pericia aeronáutica;

e) Industrial: cuando la aeronave es empleada por fábricas, plantas ensambladoras o talleres de mantenimiento con fines de comprobación o demostración; y

f) Privada: Cuando la aeronave es empleada en las actividades particulares de sus propietarios.

CAPITULO IV ACTIVIDADES AERONAUTICAS ASOCIATIVAS

Artículo 75o.- Se consideran Actividades Aeronáuticas Asociativas las que realizan los Aeroclubes y Escuelas de Aviación Civil, sin fines de lucro.

Su constitución y funcionamiento están regidos por las normas aplicables a las Asociaciones Cívicas y su supervisión corresponde a la Dirección General de Transporte Aéreo.

Artículo 76o.- Son Aeroclubes las orga-

nizaciones estables que tienen como actividad común principal la difusión de la práctica del vuelo.

Son Escuelas de Aviación Civil las organizaciones estables que tienen como actividad común principal la formación de personal aeronáutico dentro de los límites de la autorización que se les confiera.

Artículo 77o.- Los Aeroclubes y Escuelas de Aviación Civil, sus estatutos y representantes, deberán inscribirse en la Dirección General de Transporte Aéreo.

Artículo 78o.- La Dirección General de Transporte Aéreo podrá autorizar excepcionalmente la operación de aeronaves pertenecientes a los Aeroclubes en Servicios Aéreos, dentro del territorio de la República.

TITULO VII

PERMISO DE OPERACION Y PERMISO DE VUELO

Artículo 79o.- Permiso de Operación es la concesión que otorga el Estado para la explotación de Servicios de Transporte Aéreo y Servicios Aéreos Especiales.

Se denomina Permiso de Vuelo a la autorización que se expide para la realización de vuelos de naturaleza esporádica, fuera de itinerarios o en tránsito por el territorio de la República.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones expide los Permisos de Operación mediante resolución ministerial.

La Dirección General de Transporte Aéreo es la encargada de la aprobación o denegatoria de los Permisos de Vuelo.

Artículo 80o.- No se otorgarán permisos de Operación sin contarse con la opinión escrita de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil.

El Reglamento establece su constitución, organización y modalidad de funcionamiento.

Artículo 81o.- Las personas naturales o jurídicas, para obtener Permiso de Operación, deben acreditar que cumplen con los requisitos legales establecidos en la presente Ley y que cuentan con capacidad técnica y financiera acorde con el permiso solicitado.

Artículo 82o.- Las empresas nacionales podrán ser autorizadas en el mismo Permiso de Operación para realizar Servicios de Transporte Aéreo y Servicios Aéreos Especiales compatibles con su objeto social.

Artículo 83o.- Las empresas nacionales incluirán en su solicitud la documentación sustentatoria que acredite:

a) Que se encuentran inscritas en los Registros Públicos del Perú;

b) Que tienen establecido domicilio dentro del territorio de la República;

c) Que el Presidente y cuando menos las dos terceras partes del Directorio y el Gerente General de la empresa, o quien haga

sus veces, sean de nacionalidad peruana;

d) Que la totalidad de los miembros del Directorio y el Gerente General, o quien haga sus veces, tengan domicilio permanente dentro del territorio de la República; y,

e) Que el 80 por ciento del capital pagado se encuentre representado por accionistas o socios de nacionalidad peruana y que éstos tengan domicilio designado dentro del territorio de la República.

Artículo 84o.- Las empresas extranjeras incluirán en su solicitud la documentación sustentatoria que acredite:

a) Que se encuentran legalmente constituidas;

b) Que cuentan con la aprobación del Estado al que representan en calidad de empresas de transporte aéreo;

c) Que el Estado al que representan compromete iguales o similares derechos y privilegios que los que solicitan le sean otorgados; y

d) Que las necesidades de tráfico no están satisfechas por empresas que pertenezcan a los Estados involucrados en las condiciones del permiso o que no estando cubiertas las necesidades de tráfico, la concesión no resulta competencia desleal para otros transportadores.

Artículo 85o.- Las concesiones, modificaciones o renovaciones de los Permisos de Operación serán vistas en Audiencia Pública en las que se oír al solicitante y a los que constituyan como parte interesada.

Artículo 86o.- El Permiso de Operación se otorgará por un plazo no mayor de cinco años que podrá ser renovado si subsistieran las condiciones que posibilitaron su otorgamiento.

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

Artículo 87o.- La Dirección General de Transporte Aéreo revocará el Permiso de Operación cuando:

a) La empresa de transporte aéreo favorecida no haya iniciado sus operaciones en un término de noventa días;

b) Iniciado el servicio por una empresa de transporte ésta lo suspenda por un término de noventa días; y

c) Se incumplan las condiciones establecidas en la autorización, por parte del explotador.

La persona natural o jurídica afectada tiene derecho de ser escuchada en forma previa y a poner a su favor el caso fortuito o la fuerza mayor.

Artículo 88o.- Toda empresa que solicite prestar Servicio de Transporte Aéreo Regular depositará en el Banco de la Nación una garantía en las condiciones y monto que establece el Reglamento con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión solicitada.

Cuando se trate de empresas nacionales la garantía será devuelta en caso de denegarse la solicitud o de haberse cumplido con las condiciones previas exigidas en el permiso.

La garantía de las empresas extranjeras se mantendrá vigente en tanto subsistan obligaciones derivadas de la autorización concedida.

Artículo 89o.- La revocatoria del Permiso de Operación implica la pérdida de la garantía.

Artículo 90o.- Podrá otorgarse Permiso de Operación Provisional para Servicios de Transporte Aéreo y Servicios Aéreos Especiales, cuando medie el interés público o se haga necesario evitar perjuicios evidentes a los solicitantes.

En ningún caso se otorgará Permiso de Operación Provisional sin que se haya cumplido con los requisitos legales establecidos en la presente Ley demostrando capacidad técnica y financiera suficiente y puesto en vigencia las garantías respectivas.

TITULO VIII CONTRATOS DE TRANSPORTE AEREO

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 91o.- El Contrato de Transporte Aéreo es aquel por el cual una parte se obliga a trasladar por vía aérea pasajeros o carga, de un punto de partida a otro de destino, por un precio determinado.

Habrà Contrato de Transporte Aéreo aún en caso de exoneración del pago del precio estipulado, si el traslado es llevado por una empresa de transporte aéreo.

Artículo 92o.- Se considera un solo contrato de transporte cuando varios transportadores se obligan sucesivamente a su realización o cuando así lo hayan convenido las partes.

CAPITULO II TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 93o.- El Contrato de Transporte de Pasajeros deberá constar por escrito. Tratándose de Servicios de Transporte Aéreo Regular, el billete de pasaje es prueba suficiente de la celebración del mismo.

La falta, irregularidad o pérdida de la constancia escrita no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte, ni releva al transportador de sus responsabilidades y obligaciones, si la relación se prueba por otro medios.

Artículo 94o.- Cuando por causa imputable al transportador no se realice el transporte contratado, el pasajero tendrá derecho a la devolución del íntegro del precio del pasaje.

Artículo 95o.- Si el transporte se interrumpiere por causa imputable al transportador, éste estará obligado a costear el alojamiento y manutención de los pasajeros por el tiempo que dure la interrupción, y, a ofrecerles las siguientes opciones;

a) Reembolso de inmediato del importe proporcional del precio del pasaje correspondiente al tramo del transporte no realizado;

b) Continuación del transporte después de la interrupción producida; y

c) Continuación del transporte a cargo de otro transportador en las mismas condiciones pactadas, o retorno al punto de partida con reembolso del precio del pasaje.

Artículo 96o.- Si después de comprometido el contrato de transporte aéreo el transportador o la autoridad policial constata que el pasajero presenta signos evidentes de estar afectado por enfermedad, ebriedad, consumo de estupefacientes, portar armas o drogas u otra condición o estado que pudiera afectar la salud de las personas a bordo, la higiene y buen orden del vuelo, o la seguridad del mismo, podrá rehusar o condicionar su transporte.

El transportador, en este caso, sólo está obligado a la devolución del valor del pasaje no utilizado.

Artículo 97o.- El Transportador estará facultado para inspeccionar en presencia del pasajero el contenido del equipaje que lo acompaña en el vuelo y a rechazar su traslado si el pasajero se opone a la inspección indicada.

CAPITULO III TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 98o.- El Contrato de Transporte Aéreo de Carga deberá constar por escrito. La Carta de Porte Aéreo es su título legal.

Artículo 99o.- La falta, irregularidad o pérdida de la Carta de Porte Aéreo no afecta la existencia ni la validez del contrato de transporte.

Si el transportador acepta carga sin que se le entregue una carta de porte aéreo, o si recibida ésta no contuviese todas las indicaciones exigidas, no tendrá derecho a ampararse en disposiciones que limiten o excluyan su responsabilidad.

Artículo 100o.- El remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga, que se consignen en la carta de porte aéreo.

Si tales indicaciones y declaraciones resultaran irregulares, inexactas o incompletas, el remitente responderá de los daños que tal circunstancia se ocasione al transportador o a terceros.

Artículo 101o.- La Carta de Porte Aéreo hace fe de la existencia del contrato, del

recibo de la carga y de las condiciones de transporte, salvo prueba en contrario.

Las indicaciones relativas al peso, dimensiones y embalaje de la carga, así como el número de bultos que la conforman hace fe igualmente, salvo prueba en contrario.

Las indicaciones relativas a la cantidad, volumen y estado de la carga no constituirán prueba contra el transportador, excepto que la verificación de dichas indicaciones hubieran sido llevadas a cabo en su presencia y en la del remitente, constando esta circunstancia en la carta de porte, o que se trate de anotaciones relativas al estado aparente de la carga.

Artículo 102o.- Salvo pacto en contrario, el transportador deberá dar aviso al destinatario de la llegada de la carga.

TITULO IX CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 103o.- Por los Contratos de utilización de Aeronaves del propietario o explotador cede, total o parcialmente, el uso de una aeronave a cambio de un precio determinado para fines exclusivamente aeronáuticos.

Artículo 104o.- Se considera explotador a la persona que emplea una aeronave directa y legítimamente, aun sin fines de lucro.

Artículo 105o.- Se presume que el propietario de la aeronave tiene la condición de explotador si no figura inscrita en el Registro Público de Aeronaves persona diferente con dicho título.

Si el respectivo contrato que así lo acuerde no se encuentra debidamente inscrito, propietario y explotador serán solidariamente responsables.

CAPITULO II ARRENDAMIENTO

Artículo 106o.- Por el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves se transfiere la calidad de explotador del arrendador al arrendatario.

El Contrato de Arrendamiento deberá celebrarse por escrito e inscribirse en el Registro Público de Aeronaves del Perú.

Artículo 107o.- El arrendamiento de aeronaves podrá acordarse con tripulación. Cuando ello ocurra comprenderá la transferencia de la conducción técnica de la aeronave y de la dirección de la tripulación.

Artículo 108o.- No podrá el arrendatario ceder total ni parcialmente, ni subarrendar la aeronave sin autorización expresa del arrendador.

CAPITULO III FLETAMENTO

Artículo 109o.- En el Contrato de Fletamento de Aeronaves, el fletante retiene la calidad de explotador conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación.

Artículo 110o.- El Contrato de Fletamento de Aeronaves deberá celebrarse por escrito.

TITULO X HIPOTECA, EMBARGO Y PREFERENCIAS

Artículo 111o.- El propietario o quien esté autorizado para ese efecto de acuerdo a ley puede hipotecar una aeronave, aun cuando ésta se encuentre en construcción. Si así fuera el caso, se determinarán las características que la individualicen y el estado en que se encuentra el proceso de fabricación.

Artículo 112o.- Sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario no podrá modificarse las características esenciales de la aeronave afectada por el gravamen.

Artículo 113o.- La hipoteca deberá constituirse por instrumento público e inscribirse en los Registros Públicos de Aeronaves del Perú.

Artículo 114o.- La hipoteca comprende el principal, los intereses devengados, las primas de seguros que cubren la aeronave pagadas por el acreedor en sustitución del titular, los gastos realizados por el acreedor para mantenerla en operación y las costas resultantes del juicio.

Artículo 115o.- Las aeronaves hipotecadas en el país no podrán salir al exterior sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

Artículo 116o.- Las medidas de embargo sobre aeronaves no conllevan la desposesión ni la paralización de las mismas.

Las aeronaves sometidas a medidas cautelares no podrán salir al exterior en tanto duren sus efectos.

Artículo 117o.- Tienen preferencia sobre las aeronaves:

a) Los salarios, remuneraciones, pensiones y beneficios sociales adeudados por el propietario;

b) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia y salvamento;

c) Los gastos extraordinarios e indispensables para su conservación;

d) Los créditos por aprovisionamiento y reparaciones indispensables para continuar el vuelo;

e) Los créditos por derechos de utilización de aeródromo y de navegación aérea;

f) Los créditos fiscales derivados de

Impuestos; y

g) Los créditos hipotecarios.

Artículo 118o.- La inscripción en el Registro Público de Aeronaves de un crédito preferencial establecerá la prelación con que concurre el acreedor en el procedimiento de ejecución que sobrevenga.

La falta de inscripción no perjudica las acciones a las que el acreedor pueda tener derecho.

Artículo 119o.- La enajenación en pública subasta de la aeronave se registrará por las normas procesales establecidas para los bienes inmuebles.

La publicidad incluirá obligatoriamente la colocación de avisos en la Dirección General de Transporte Aéreo y en los aeropuertos nacionales normalmente utilizados por la aeronave ejecutada.

El plazo para la realización del acto no será inferior de veinte días contados a partir de la fecha de la última publicación.

Artículo 120o.- Los créditos preferenciales se ejercerán sobre el producto de la venta de la aeronave o de lo que quede de ella.

Encontrándose la aeronave asegurada dichos créditos se extienden sobre el monto de la indemnización que la beneficie.

TITULO XI RESPONSABILIDAD CIVIL

CAPITULO I DAÑOS A PASAJEROS, TRIPULANTES Y CARGA

Artículo 121o.- Por el contrato de transporte, el transportador es responsable:

a) Del daño ocasionado en caso de muerte o lesiones sufridas por pasajeros y tripulantes, cuando el accidente que los produzca hubiera ocurrido a bordo de la aeronave, o durante las operaciones de embarque o desembarque;

b) Del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga o equipajes que se le entreguen, cuando el hecho que las produzca hubiera ocurrido durante el período en que se hallen bajo su cuidado; y

c) Del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros o de carga.

Se considera transportador a la persona que contrata con otro la realización del transporte, obligándose a llevarlo a cabo, quedando sujeto a las indemnizaciones por daños y perjuicios si incumple sus obligaciones por dolo o culpa.

Artículo 122o.- El transportador no será responsable si prueba que el daño sobrevenido obedece a causas que no le son imputables.

Si el transportador prueba que la acción

del pasajero afectado ha concurrido a ocasionar daño, el resarcimiento se reducirá según la gravedad de dicha participación y la importancia de las consecuencias que de ella se deriven.

Artículo 123o.- En el transporte internacional de personas, equipaje facturado y mercancías; y, objetos cuya custodia conserva el pasajero, la responsabilidad del transportador se limitará a los montos establecidos en el Convenio de Varsovia, suscrita y ratificado por el Perú.

Los límites de la responsabilidad del transportador se extienden a los miembros de la tripulación, salvo que éste haya contratado seguros por montos mayores a los que señala el Convenio mencionado para cubrir los riesgos de dicho personal.

Artículo 124o.- En los casos que el pasajero considerara que se le ha privado injustificadamente de realizar su vuelo programado, podrá reclamar al transportador la indemnización por daños y perjuicios que se le haya ocasionado.

Artículo 125o.- En el transporte nacional, los límites de la responsabilidad del transportador quedan establecidos en la siguiente forma:

a) Por persona: veinte Unidades Impositivas Tributarias;

b) Por kilogramo de equipaje facturado y mercancías: 4% de UIT, salvo que exista declaración especial de valor hecha por el expedidor y el pago de las tasas suplementarias correspondientes; y

c) Por objetos cuya custodia conserve el pasajero: un tercio de UIT.

Los límites de la responsabilidad del transportador se extenderán a los miembros de la tripulación.

Si el transportador ha contratado seguros para personas, equipaje facturado y mercancías, objetos cuya custodia conserve el pasajero, o, miembros de la tripulación, por montos mayores, no podrá acogerse a los límites establecidos en el presente artículo.

El Reglamento establecerá la proporción a utilizarse en lo que se refiere a la responsabilidad de la carga transportada por la modalidad de volumen.

Artículo 126o.- Será nula toda cláusula que establezca límites inferiores a los que dispone la presente Ley para la responsabilidad del transportador.

Tendrán validez las cláusulas que las partes convengan con referencia a pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de la carga transportada.

Artículo 127o.- Si el transportador o sus dependientes o sus subordinados proceden con dolo o culpa inexcusable, no tendrán derecho a ampararse en las normas que limitan su responsabilidad.

Artículo 128o.- Se presume que el transportador tiene calidad de explotador de la aeronave. Si no lo fuera, transportador y explotador serán solidariamente responsables por los daños que causen.

Artículo 129o.- Las acciones derivadas de los reclamos sobre indemnizaciones por responsabilidad del transportador, provenientes de un contrato de transporte aéreo, se sustanciarán por las reglas del juicio de menor cuantía, ante el Juez de Primera Instancia de turno del lugar donde se produjo el hecho o el Juez del lugar del domicilio del transportador o el Juez del domicilio de la víctima o de sus herederos.

La acción indemnizatoria prescribe a los dos años de producido el hecho que la origina, contando el plazo desde el día en que puede ejercitarse la acción.

CAPITULO II

DAÑOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 130o.- Son de responsabilidad del explotador los daños causados a las personas o bienes que se encuentren en la superficie producidos por la acción de una aeronave en vuelo, durante las maniobras relacionadas con éste o por cuanto de ellas se desprenda o arroje.

El resarcimiento corresponderá por el solo hecho de probarse que el daño fue originado por las causas señaladas.

Artículo 131o.- Para determinar la responsabilidad ante terceros se considera una aeronave en vuelo desde que se moviliza aplicando su propia fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.

Artículo 132o.- Si los daños provienen de un abordaje aéreo, los explotadores de las aeronaves causantes responden solidariamente.

El explotador que se considere injustamente requerido podrá repetir contra el culpable, si es que hubiera pagado.

CAPITULO III

SEGUROS

Artículo 133o.- El propietario o explotador de una aeronave está obligado a contratar seguros que cubran los daños causados por muerte o lesiones a los pasajeros y tripulantes, daños causados por destrucción, pérdida o avería de equipaje y mercaderías, y daños causados a terceros en la superficie.

Artículo 134o.- Ninguna aeronave podrá volar sin tener vigentes los seguros que le correspondan.

La Dirección General de Transporte Aéreo suspenderá el Permiso de Operación y orde-

ará la paralización de la aeronave si dicha circunstancia se presenta.

Artículo 135o.- Las aeronaves de matrícula extranjera para circular dentro del territorio peruano deberán contar con seguros no inferiores a los exigidos para los nacionales.

TITULO XII

BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículo 136o.- La búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, son de interés público.

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

Artículo 137o.- Las personas naturales o jurídicas bajo cuya dirección se encuentren aeronaves, personal especializado o sistemas de comunicaciones, o los Comandantes de aeronaves, están obligados a prestar la ayuda que les sea requerida por las autoridades competentes, dentro de sus posibilidades.

Artículo 138o.- La Dirección General de Transporte Aéreo podrá autorizar el ingreso de aeronaves extranjeras para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que lo requieran las circunstancias y lo soliciten expresamente las autoridades competentes.

En caso que el auxilio sea de carácter marítimo o de otra índole, la autorización corresponderá al organismo que designe el Ministerio de Defensa.

Artículo 139o.- La participación directa en las acciones de búsqueda, asistencia y salvamento da derecho a la retribución de los gastos efectuados.

Las indemnizaciones que por esta razón se reconozcan no podrán exceder del monto de los seguros que protejan a la aeronave o del valor de la misma o de lo que quede de ella.

Artículo 140o.- Las acciones fundadas en hechos derivados de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves prescriben a los seis meses contados a partir del término de las operaciones.

TITULO XIII

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

Artículo 141o.- Corresponde a la Dirección General de Transporte Aéreo la investigación y determinación de las causas de los accidentes de aeronaves civiles.

Artículo 142o.- La Dirección General de Transporte Aéreo está facultada a citar testigos y peritos, pedir informes, coordinar con autoridades e instituciones públicas o privadas y a realizar los demás actos que conduzcan a la identificación de las causas

del accidente investigado.

Artículo 143o.- La Comisión Investigadora de Accidentes es la encargada de los procedimientos a que deben sujetarse las investigaciones sobre incidentes y accidentes aeronáuticos.

El Director General de Transporte Aéreo preside la Comisión Investigadora y el Reglamento establece su constitución, organización y demás funciones.

TITULO XIV INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 144o.- Las infracciones a la presente Ley y a su Reglamento serán sancionadas, según la gravedad de la falta y son:

- a) Amonestación;
- b) Multa;
- c) Suspensión; o
- d) Cancelación de los derechos concedidos.

La Dirección General de Transporte Aéreo es la encargada de la investigación y determinación de las infracciones cometidas y del establecimiento de las sanciones que correspondan.

La cancelación de derechos en todos los casos se determina por Resolución Ministerial

Se pondrán en conocimiento del Ministerio Público los hechos en los que se aprecien indicios razonables de la comisión de delito.

Artículo 145o.- No se podrá aplicar sanción alguna sin escuchar en forma previa al afectado.

Artículo 146o.- Contra las Resoluciones Directorales o Ministeriales que impongan sanciones derivadas de infracciones a la presente Ley y su Reglamento, podrán interponerse los Recursos de Reconsideración y Apelación.

TITULO XV DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las restricciones y servidumbres aeronáuticas existentes en razón de la Ley No. 15720 y su Reglamento a favor de aeródromos privados subsistirán dentro de las áreas y las condiciones establecidas por dichas normas durante un plazo de cinco años contados a partir de la vigencia de la presente Ley.

SEGUNDA.- Las licencias y habilitaciones expedidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en virtud de lo dispuesto en la Ley No. 15720 y su Reglamento conservarán su valor, derechos y privilegios para todos sus efectos.

TERCERA.- Los Aeroclubes y Escuelas de

Aviación Civil que no se encuentren constituidos como Asociaciones Civiles, cuentan con el plazo de un año a partir de la vigencia de la presente Ley para ajustarse a lo dispuesto en ella.

CUARTA.- Modifícase el inciso a) del artículo 23o. del Decreto Legislativo No. 75 en la forma siguiente:

"a) Las aeronaves a adquirirse estén en buenas condiciones operativas y cuenten con tecnología adecuada".

QUINTA.- Los beneficios e incentivos tributarios otorgados por el Decreto Legislativo No. 75, tendrán vigencia por 10 años a partir de la promulgación de la presente Ley.

SEXTA.- Las compañías de transporte aéreo comercial, por un período de cinco años, estarán exoneradas de pago a CORPAC, de los servicios de rampa, tráfico, sobrevuelo, aterrizaje, despegue y demás servicios complementarios.

TITULO XVI DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA.- El Estado, en la concesión de derechos derivados de los convenios, acuerdos y permisos de operación a que se refieren los artículos 67o. y 68o. de la presente Ley, otorgará prioridad a la promoción del turismo receptivo y al desarrollo del comercio de exportación.

SEGUNDA.- El Poder Ejecutivo reglamentará esta Ley en el término de ciento veinte (120) días, a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial "El Peruano".

TERCERA.- La presente Ley comenzará a regir a los ciento veinte (120) días después de su publicación.

CUARTA.- Queda derogada la Ley No. 15720 y todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a la presente Ley.

Comuníquese al Presidente de la República para su promulgación.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Lima, 30 de Junio de 1988.

ALAN GARCIA PEREZ

FRANCISCO MAURY LOPEZ,

Ministro de Transportes y Comunicaciones.