

Las relaciones aéreas internacionales del Perú con los países Árabes: La línea aérea de bandera¹

Julián Palacín Fernández*

SUMILLA

El Estado peruano como miembro de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), Organismo Internacional que entró en vigencia en marzo del 2011, ha estrechado lazos con los países de La Liga Árabe como consecuencia de las reuniones Cumbre América del Sur-Países Árabes (ASPA), que en su primer encuentro busco, entre otros puntos consolidar el desarrollo científico y técnico. La III Cumbre ASPA, recientemente llevada a cabo en la ciudad de Lima, tuvo como objetivo incrementar el comercio y las inversiones mutuas. En este contexto, el autor presenta interesantes propuestas para mejorar la realidad aerocomercial de nuestro país, una de ellas es la implementación de una aerolínea de bandera que opere bajo un sistema "low cost" y se integre a la Liga Árabe mediante convenios multilaterales de cielos abiertos.

I) Introducción

La primera Cumbre ASPA, se celebró el 10 y 11 de mayo de 2005 en Brasilia entre los países miembros de la UNASUR y los Países Miembros de la Liga Árabe. El objetivo central de este Foro de Cooperación Internacional es impulsar el intercambio económico y comercial entre los países de la Liga Árabe y la UNASUR, además de buscar puntos de convergencia en temas políticos de gran importancia mundial².

La Reunión de Jefes de Estado se debe realizar cada dos años. Existe un Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores que se reúne anualmente con el fin de hacer una revisión del relacionamiento entre las dos regiones. La última reunión de Cancilleres se llevó a cabo en septiembre de 2011 en el marco de la 66 Asamblea General de ONU. De igual forma, semestralmente se hacen reuniones de Altos Funcionarios (RAF) así como reuniones sectoriales de relaciones exteriores, economía, educación y cultura, asuntos sociales y medio-ambiente³.

Miembros de UNASUR Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela, con la liga de los países Árabes: Argelia, Bahrain, Comoras, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Mauritania, Marruecos, Oman, Palestina, Qatar, Saudi Arabia, Somalia, Sudán, Siria, Túnez, Yemen, Yibouti. En este Foro de Cooperación Internacional se sembraron las semillas políticas de la integración con el establecimiento en el 2005, del proceso de Cumbres de los Países de América del Sur y los Países Árabes, ASPA. Este ámbito de cooperación internacional entre ambas regiones se nutre de una amplia agenda de temas de cooperación política, económica, cultural, de ciencia y tecnología, ambiental y de integración dentro de un contexto en el cual el ASPA nace y se desarrolla a través de Cumbres de Presidentes con la participación de los Ministros de Relaciones Exteriores y Grupos de Expertos y de empresarios del sector privado.

Retrocediendo en el tiempo, podemos observar que ya en el siglo XIX, los movimientos migratorios

* Presidente de la Comisión Consultiva de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial del Colegio de Abogados de Lima (CAL). Presidente del Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA), Presidente de la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), ex asesor del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, ex Presidente de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC abogado del Estudio Jurídico Julián Palacín Abogados www.estudiojuridicopalacin.com y Presidente de la línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú" www.aerolineascontigoperu.com

¹ Conferencia realizada en la III Cumbre Presidencial Países Árabes – América del Sur ASPA 2012.

² Ver <http://www.cancilleria.gov.co/international/consensus/saac>

³ Ídem.

del Oriente Medio llegaron a nuestra Región estableciendo lazos de sangre que se fortalecieron con posterioridad a la II Guerra Mundial, luego que varios países del medio oriente se independizarán de su metrópolis.

El renovado interés por construir puentes entre ambas regiones que se observa con la creación del foro ASPA, en donde se abren una diversidad de oportunidades que hasta ahora se habían mantenido poco exploradas debido a la ubicación geográfica, el desconocimiento de las realidades respectivas, lo limitado de las corrientes de comercio e inversiones recíprocas, la poca conectividad marítima y aérea, y la carencia de un marco jurídico institucional que requiere de mayor solidez para impulsar la relación aerocomercial entre los países miembros de UNASUR y la liga de países árabes⁴, es por ello que intentaremos establecer los principios con la hoja de ruta a seguir para sentar las bases que nos permitan la firma de un Convenio Multilateral de Cielos Abiertos entre los Países Árabes y América del Sur, en el cual podamos concebir un marco de cooperación multilateral interestatal entre líneas aéreas de bandera designadas por ambas Regiones, facilitando la promoción de las formulas de cooperación interempresarial entre las empresas de aviación de bandera⁵ designadas por los países miembros que se formarían a través de *"sociedades internacionales que surgen cuando dos o más empresas de aviación uniendo sus esfuerzos de tal manera que confluyen formando una sola persona jurídica."* Por ejemplo: Derflut, TEA, etc.⁶.

El Perú abre las posibilidades a los inversionistas del Foro de Cooperación Internacional ASPA para que exploren la posibilidad de asociarse a la línea aérea de bandera del Perú *"Aerolíneas Contigo Perú"*, que tiene potencialmente la explotación de rutas internacionales que en los próximos 30 años podrían significar ventas anuales de 5,000 millones de dólares en billetes de pasajes y ese es el reto que planteo en esta III Cumbre Presidencial Países Árabes-América del Sur ASPA 2012, en razón a que inclusive podríamos pensar en líneas aéreas de bandera multinacionales que ejecutarían la hoja de ruta trazada por nuestro presidente Ollanta Humala en el mensaje presidencial de

asunción de mando el 28 de julio de 2011 en el Congreso de la República del Perú, cuando dijo: *"tomaremos las medidas necesarias para que el Perú tenga su línea aérea de bandera y que el mercado aerocomercial se más abierto y de mayor competencia, sobre todo para abaratar y ampliar la comunicación al interior del país"*⁷.

El tema aeropolítico de integración que nos ocupa es el de las relaciones aéreas del Perú con los países árabes, dentro de un contexto en el que debemos tener en cuenta la realidad económica, política y social de ambas Regiones, sus matices, su infraestructura aeroportuaria, las líneas aéreas de bandera y fundamentalmente la potencialidad de los mercados aerocomerciales; y el estándar de vida de sus habitantes para satisfacer ese deseo maravilloso llamado *"viajar"* que origina este fenómeno económico internacional llamado turismo, que crece hoy más que el comercio exterior.

El derecho internacional público no tiene naturaleza voluntaria; no obstante, impone a los Estados un conjunto de obligaciones independientemente de sus deseos, las cuales se originan en la multiplicidad de intereses internacionales que existen en el contexto internacional⁸.

Charles Rousseau expresa que existen diversas razones que atenúan el alcance del principio de soberanía del Estado, y no pueden ignorarse los límites, que la coexistencia con otros Estados impone a la libertad de acción y decisión del Estado, de ahí su frase: *"La soberanía absoluta solo puede existir si se acepta el derecho al aislamiento"*⁹.

Las relaciones aéreas internacionales de un Estado se exterioriza a través de su política aérea internacional plasmada en las relaciones con otros Estados basados en la simple reciprocidad en los Acuerdos o Memorandos de Entendimiento entre Autoridades de Aeronáutica Civil y en los Convenios Aéreos Bilaterales suscritos y ratificados dentro de un marco en donde la sociedad internacional es una aldea global, aeropolíticamente hablando que está regida por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 que es la Carta Magna de la Aviación

⁴ Las relaciones de América Latina y el Caribe con el Medio Oriente: Situación actual y áreas de oportunidad. Caracas, Venezuela, Marzo 2011 SP/DI N° 06-11.

⁵ La línea aérea de bandera del Perú es Aerolíneas Contigo Perú. www.aerolineascontigoperu.com.pe

⁶ Libro Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial, Julián Palacín Fernández, Tomo III, editado por la CIJEDAE, p. 1772.

⁷ Ver <http://www.estudiojuridicoPalacin.com/evento/ollanta-humala-linea-bandera-mensaje-nacion.html>.

⁸ Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial, Julián Palacín Fernández, Tomo III, p. 1509, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, Lima, Perú 1991.

⁹ Ibid.

Civil Internacional que creó la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI, y los instrumentos jurídicos multilaterales vigentes en materia de aviación civil internacional.

En este trabajo trataremos de analizar la realidad aerocomercial del Perú con la finalidad de plantear una propuesta creativa que nos lleve a liderar un convenio multilateral de cielos abiertos ASPA 2012 Perú¹⁰, que nos permitirá una mayor conectividad aerocomercial entre ambas regiones, es decir, debemos tratar de utilizar el mecanismo multilateral en la búsqueda de una propuesta global en el ámbito aéreo que pueda servir como tema de agenda a debatir en la próxima Cumbre Presidencial de los Países Árabes y de América del Sur.

Dentro de este contexto, es importante poner énfasis a los fenómenos económicos que se vienen desarrollando en distintas partes del mundo, en relación a las llamadas aerolíneas de bajo costo *low cost*, en las que quiero poner énfasis en razón a que creo que el crecimiento del mercado de transporte aéreo a nivel internacional en las próximas décadas va estar íntimamente ligado al éxito o no de estas nuevas formas de explotación aerocomercial que permiten que grandes capas poblacionales del planeta, de más de mil millones de personas en todo el mundo, para que puedan acceder al modo aéreo como forma de transportación con pasajes similares o un 15% a un 30% mayor a los que se paga en el transporte terrestre.

El término *low cost* procede de la literatura inglesa y existen tres acepciones que se relacionan en este contexto: el bajo precio o *low fare*, el bajo costo o

low cost y el sin adornos, *no frills*. Las aerolíneas de este tipo ofrecen vuelos a precios más bajos que las tradicionales. Para esto, ahorran significativamente en sus costos superficiales, eliminando servicios innecesarios sin afectar en nada la calidad y seguridad de las operaciones aéreas¹¹. Asimismo, debemos destacar que para que funcione este modelo de negocio aerocomercial de bajo costo en el Perú, para afianzar la relación con la liga de los países Árabes se requiere un profundo cambio en el pensamiento gubernamental de las autoridades de aeronáutica civil de la DGAC del MTC, quienes han pasado décadas sin entender el viejo axioma del Derecho Marítimo sajón: “*Ships being made to plough the seas, and not lie by the walls*”, es decir los buques se construyeron para surcar el mar, no para arrumbar contra los murallones¹².

La doctrina peruana de derecho aéreo que contiene este precepto, resulta perfectamente aplicable al sistema *low cost*, y la podemos traducir en el siguiente principio: “*Las aeronaves están hechas para surcar los cielos y no para reposar en los hangares*” esperando inspecciones técnicas o certificaciones de funcionarios de la DGAC que, bajo el amparo de algunos Ministros de Transportes, ineficientes, le originaron al sector privado pérdidas millonarias que hicieron que los ciudadanos fueran perdiendo el entusiasmo por invertir en la industria aérea peruana¹³. Ahora, renovamos en este trabajo un idealismo perdido y la posibilidad de que el Perú se proyecte para las nuevas generaciones, respetando principios y normas del derecho aéreo, y permitiendo el desarrollo y crecimiento del mercado aerocomercial con una activa participación de la línea aérea de bandera del Perú “Aerolíneas Contigo Perú” de reciente creación¹⁴ que se inscribe en el modelo de bajo costo denominada “Aerolíneas

¹⁰ El *hub* aeroportuario de Lima atiende en forma directa cuarenta y seis destinos operado por veintisiete aerolíneas y no hay vuelos directos entre Lima y los países miembros de la liga árabe.

¹¹ Libro “Línea aérea de bandera de bajo costo”, Julián Palacín Fernández, editado por www.aeronoticias.com.pe, pp. 31-37, Lima, Perú, 2011.

¹² Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial, Julián Palacín Fernández, Tomo II, p. 913, editado por la Comisión de Juristas en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), Lima-Perú 1991.

¹³ En el 2007, una línea aérea privada de capital 100% peruano, había alcanzado ya el 21% del mercado doméstico en tres años de operaciones en servicio de transporte aéreo regular, antes había operado treinta y dos años en vuelos no regulares y turísticos y amenazaba, con su visible crecimiento, el cuasi monopolio que ejerce LAN hasta el día de hoy en el espacio aéreo peruano. Lamentablemente, la Ministra de Transportes entonces, que le había regalado quintas libertades a Chile sin reciprocidad y sin exigirle compensaciones económicas, actuó injustamente contra esta línea aérea con campañas públicas de una supuesta inseguridad que nunca tuvo, ya que no se conoce accidente aéreo alguno y la sacó del juego aerocomercial, demorándole las certificaciones a través de la DGAC durante más de un año. Esto por supuesto, les causó pérdidas millonarias a los accionistas que venían trabajando con honorabilidad, seguridad y eficiencia durante treinta y cinco años en el mercado aéreo peruano y las demoras les originaron tener que pagar los arrendamientos de las aeronaves que dormían en los hangares para complacencia de algunos funcionarios públicos de la época. Sin embargo, dejamos a salvo el hecho de que a veces en la función pública el que no acata órdenes superiores es privado de su puesto de trabajo. Algunos medios de comunicación que tenían jugosos contratos publicitarios con el cuasi monopolio hicieron su trabajo y contribuyeron a la desaparición de esta línea aérea, lo que prueba que en el Perú el poder del dinero muchas veces compra líneas editoriales y destruyen empresas, tema que esperamos en el futuro se pueda revertir con políticos honestos.

¹⁴ El martes 18 de setiembre de 2012, conmemorando los ciento dos años de la hazaña de Jorge Chávez Dartnell, se fundó en Lima “Aerolíneas Contigo Perú”, la línea aérea de bandera del Perú, que es el resultado de ocho años de investigaciones el

Contigo Perú" 100% privada como lo es hoy LAN Airlines, la línea aérea de bandera de Chile, que se ha fusionado con TAM dando nacimiento a LATAM, que estaría operando sin los permisos de operaciones de servicio de transporte aéreo internacional, lo que originaría un debate jurídico en relación a los derechos de los consumidores de los países afectados.

El concepto *low cost* surgió en los Estados Unidos, luego se extendió a Europa a principios de los 90 y de ahí al resto del mundo. Originalmente, el término era empleado dentro de la industria aérea para referirse a compañías con costos de operación bajos o menores que los de la competencia¹⁵. A través de los medios de comunicación de masas, su significado varió y ahora define a cualquier aerolínea en la que se requiere poca inversión y que da servicios seguros, eficientes y económicos con las limitaciones propias de este modelo¹⁶.

En el mercado europeo, la tendencia de la demanda de los consumidores de estos servicios se extiende a otros sectores de la economía y la industria, y está relacionada con el fenómeno de la globalización económica mundial.

La visión aeropolítica del desarrollo de los mercados en la actualidad está cambiando y ese es el reto que plantea hoy, es decir crear las condiciones necesarias para que ambos mercados aerocomerciales sean más abiertos y de mayor competencia sobre todo para abaratar y ampliar la comunicación al interior de ambas Regiones dentro de un Convenio Multilateral de Cielos Abiertos que propongo y para ello debemos establecer las condiciones de política aérea para que se desarrolle el mercado internacional *low cost*. Ambas Regiones deberán desarrollar las condiciones de política aérea que permitan a las empresas de aviación interesadas a desarrollar estrategias comerciales diferentes para generar

beneficios económicos financieros que satisfagan las demandas del tráfico aéreo tradicional y del bajo costo.

En el caso del Perú, se tiene que comenzar a trabajar en la doctrina latinoamericana "*low cost*"¹⁷ y de esta forma poder incorporar a millones de consumidores de menores ingresos a los viajes aéreos y turismo; y este es el reto que podemos trabajar dentro de un Convenio Multilateral de Cielos Abiertos dentro del seno del ASPA. Para ello, nuestro país tienen que implementar políticas de estado que eliminen los sobrecostos que afectan a la industria aérea, aperturar los vuelos comerciales en el aeródromo de Las Palmas en Surco¹⁸ para garantizar el principio constitucional de la libre competencia, se le tiene que exigir al concesionario del aeropuerto internacional Jorge Chávez, AIJCH, LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP), que acelere la construcción de la segunda pista del AIJCH y que en la ampliación de dicho aeropuerto se construya un segundo terminal *low cost* para permitir la competitividad del mercado aerocomercial y turístico peruano entre otras medidas.

En el ámbito de las Autoridades de Aeronáutica Civil de los países del ASPA se tendrá que trabajar con políticas de Estado que conviertan a las viejas burocracias estatales de Aeronáutica Civil en organismo modernos, con un alto gerenciamiento internacional que permita crear las condiciones de seguridad jurídica que necesitan las inversiones que el Sector privado realizará en la industria aérea para iniciar los vuelos directos desde los países de la liga árabe implementando hoy la conectividad a inexistente.

Ambas regiones hoy en vía de integración dentro del ASPA tienen que comenzar a pensar en ser las constructoras de las bases para desarrollar el interés del sector privado aerocomercial internacional que

Proyecto de Ley N° 3519/09 de la bancada Nacionalista, el mensaje presidencial de Ollanta Humala el 28 de julio de 2011 y la publicación del libro "Línea aérea de bandera de bajo costo" www.lineaeradebanderadebajocosto.com

¹⁵ Para ampliar nuestro mercado aerocomercial, se tiene que tener en cuenta el crecimiento económico sostenido del Perú y mirar hacia la liga de los países Árabes buscando nuestros socios aerocomerciales potenciales dentro del marco de un convenio que propone este trabajo de investigación de un acuerdo multilateral de cielos abiertos ASPA 2012, Perú.

¹⁶ EasyJet Airline Company Limited es una empresa de aviación inglesa de bajo costo con sede en el aeropuerto de Londres que opera trescientos ochenta y siete rutas por toda Europa, con tarifas aéreas 400% inferiores a las que se cobran en el Perú.

¹⁷ Ver el Libro "Línea aérea de bajo costo" en donde el autor establece los principios para que este sistema de bajo precio en los billetes de pasaje llegue a América Latina. Libro "Línea aérea de bandera de bajo costo", Julián Palacín Fernández, editado por www.aeronoticias.com.pe, pp. 31-37. Lima, Perú, 2011.
En: www.lineaeradebanderadebajocosto.com

¹⁸ Informe de Investigación de la Escuela Superior de Guerra Aérea de la FAP, maestría que se realizó en el 2007 en Convenio con la Universidad San Martín, profesor Julián Palacín Fernández.
En: http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=11455:plantean-comision-patriotica-para-defender-el-aerodromo-de-las-palmas-frente-a-la-amenaza-de-mauricio-mulder-de-desaparecerlo&catid=47:47&Itemid=578.

permita los vuelos directos y luego el crecimiento y desarrollo de las empresas de transporte aéreo internacional, en el pasado y todavía en el presente, los países del ASPA en cuanto a conexiones aéreas e integración por lo menos a lo que el Perú se refiere somos inexistentes, aeropolíticamente hablando, es por ello que creemos que los países de UNASUR deben lograr un consenso para la firma de un convenio multilateral de cielos abiertos, que sería ejecutado a través de las líneas aéreas de bandera¹⁹, tradicionales o de bajo costo, para que de esta forma se desarrollen las condiciones de mercado de integración ASPA que hoy estamos imaginando en lo que se refiere al Perú como una posibilidad para que la naciente línea aérea de bandera "Aerolíneas Contigo Perú" sea, en convenio con alguna mega transportadora internacional de los países Árabes, una realidad que pueda aspirar a intentar siquiera explorar las conexiones directas con los países miembros del ASPA²⁰.

Pero claro tenemos muchas dificultades que no tienen solución, por ejemplo, en Perú la línea aérea de bandera de Chile, LAN fundó hace unos años una sucursal llamada LAN PERÚ, que hoy es un apéndice de LATAM y que presta servicios seguros y eficientes en el mercado doméstico peruano y utilizando los derechos de tráfico de Perú con ventas de más de 1,000 millones de dólares por año que crecerán geométricamente con el consorcio LATAM, y con una clara posición de dominio en más del 70% en el mercado doméstico que originan problemas a los consumidores, por ejemplo, que en "temporada alta los pasajeros tienen que pagar, por rutas nacionales, tarifas mayores a lo que se paga normalmente por un pasaje internacional.

Viendo esto consideramos que en los últimos 12 años han existido serias distorsiones en el mercado aerocomercial peruano, entre ellas la dación de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú - Ley N° 27261, además de los extraños intereses económicos que la inspiraron, dentro de aquel contexto en el que se dio la Constitución de 1993, en la búsqueda del desarrollo de un mercado aparentemente libre, pero con posiciones de dominio que originan que el pueblo peruano reciba servicios de transporte aéreo, que en muchas circunstancias se les obliga a pagar tarifas aéreas exorbitantes en rutas nacionales, inclusive mayores a las que se pagan en vuelos internacionales en un mercado cuasimonopolico y sin líneas aéreas *low cost*, lo que nos muestra una realidad aerocomercial que en nada ha beneficiado a los consumidores²¹.

La aerolínea de bandera del Perú de bajo costo, "Aerolíneas Contigo Perú", que hemos inspirado y fundado tiene su presupuesto una política aérea que elimine los sobrecostos que afectan a los sectores aerocomerciales nacionales e internacionales que operan en el mercado²², que nos permitan en una asociación pública y privada, operar en convenio con la Fuerza Aérea del Perú (FAP), que sería el asociado para la utilización comercial del aeropuerto de Las Palmas en Surco y acceder vía convenio de estabilidad a la preferencia de los derechos de tráfico del Perú como línea aérea de bandera, es decir LAN es la línea aérea de bandera de Chile y nosotros aspiramos a que se formalice nuestra designación como línea aérea de bandera del Perú²³ y este es el reto que asumimos y trataremos de desarrollar en la agenda de los próximos años, para que de esta forma haya

¹⁹ Argentina tiene su línea aérea de bandera que es Aerolíneas Argentinas, Chile tiene a LAN, Bolivia a BOA, Venezuela a Conviasa, Colombia a AVIANCA y en el Perú siguiendo la hoja de ruta del mensaje presidencial de Ollanta Humala.

Se fundó el 18 de setiembre de 2012 la línea aérea de bandera capital 100% privado "Aerolíneas Contigo Perú", que en el plazo de un año seleccionará al inversionista internacional que se interese por un mercado que hoy significa 1,500 millones de dólares por año en las rutas del Perú en terceras y cuartas libertades, beneficio que hoy es usufructuado en más de un 70% por la línea aérea de bandera de Chile "LAN", a través de su sucursal en el Perú, LAN PERU, nosotros no planteamos la desaparición de LAN PERU, lo que queremos es libre competencia y hacer lo que hace Chile, es decir este país vía licitación pública le da sus rutas a su línea aérea de bandera LAN que vende 5,000 millones de dólares por año y que con su fusión con TAM de Brasil venderá más de 15,000 millones de dólares por año.

²⁰ Ver mensaje presidencial <http://www.estudiojuridicoPalacin.com/evento/ollanta-humala-linea-bandera-mensaje-nacion.html>.

²¹ Si el Estado no logra concretar el proyecto de la línea aérea de bandera, es obligación de nuestras instituciones apoyar a las empresas 100% peruanas para que logren una mayor presencia en el mercado doméstico. El sistema de libre competencia tiene que volverse eficaz y en el supuesto de que continúe la posición de dominio, deberíamos pensar en modificar la Ley de Aeronáutica Civil a fin de realizar una apertura unilateral de los cielos que incluya el cabotaje a empresas de otros Estados con reciprocidad.

²² *Ibíd.*

²³ El presidente Ollanta Humala en el mensaje presidencial del 28 de julio de 2011, prometió la línea aérea de bandera y los dueños del mercado a través de los medios de comunicación que tienen hipotecadas sus líneas editoriales con jugosos contratos publicitarios de LAN criticaron esta propuesta presidencial, expresando de que el Estado no debía invertir, bueno ahora se creó la línea aérea de bandera que prometió el Presidente con capital 100% privado y ya empezaron a criticar en el diario "La Razón" en dos carátulas los días 3 y 4 de setiembre de 2012, esgrimiendo que se distorsionaría el mercado aerocomercial al pretender utilizar comercialmente el aeródromo de Las Palmas, coincidentemente dicho diario sacó dos avisos publicitarios de quien siente afectado de nuestro proyecto la línea aérea de bandera de Chile, LAN, hemos presentado una querrela y hemos pedido una indemnización.

una auténtica competencia en el mercado del transporte aéreo peruano y latinoamericano, hoy amenazado con la fusión LATAM.

El contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), establecía que la segunda pista tenía que estar lista en el 2012, es decir este año; sin embargo, el concesionario LIMA AIRPORT PARTNERS (LAP) le solicitó al concedente, el Ministerio de Transportes del Perú vía OSITRAN una Adenda²⁴ para prorrogar esta construcción hasta el 2015 y nosotros creemos que en el mejor de los casos la segunda pista del AIJCH estará lista en el 2020, lo que plantea un verdadero problema para los nuevos operadores aéreos, como es el caso de "Aerolíneas Contigo Perú" la línea aérea de bandera que podría ser la pionera en la integración con los países árabes; sin embargo, 15 aeronaves Airbus A-330, A-319, Boeing 737-800, y Embraer 190 no tienen espacio en el AIJCH y en el mejor de los casos tendrían que esperar hasta el 2020, la ampliación de nuestro primer terminal aéreo lo que significa que el mercado seguirá dominado por una sola transportadora de capitales mayoritariamente chilenos LAN, ahora LATAM, con el consiguiente perjuicio de los consumidores peruanos y a los turistas extranjeros que reclaman tarifas aéreas de bajo costo. Es por ello, que se solicitará a la DGAC del Ministerio de Transportes y Comunicaciones la autorización para que la línea aérea de bandera "Aerolíneas Contigo Perú" opere en el aeródromo Las Palmas, que hoy está habilitado a través de la Resolución Directoral N° 062-2009-MTC con las limitaciones del caso, ya que se tendrá que cumplir con el Anexo 14 sobre aeródromos previa certificación para la operación nacional e internacional.

El éxito de una empresa de aviación, nacional o extranjera, depende de su eficiencia y del marco que pueda tener en la política aérea de un país. Dentro de este contexto, el Estado es responsable de garantizar el principio de economicidad en la prestación de los servicios a los operadores

y el nacimiento de nuestra *low cost* "Aerolíneas Contigo Perú" depende de esta política de Estado para beneficiar a los consumidores para que de esta forma podamos mirar con optimismo la integración inclusive con los países del ASPA²⁵.

La economía de los servicios de transporte aéreo, tiene que analizarse a través de métodos para el cálculo de la influencia en los costos marginales que son los orientadores en la formación de los precios y sus efectos sobre la eficiencia de los recursos y el bienestar económico general. Se debe estudiar un marco teórico de costo aplicable, mediante la utilización del método técnico directo que elimine en el modelo *low cost*, los servicios y gastos no esenciales. En la estructura empresarial, se debe tener en cuenta la conducta de las empresas de transporte aéreo con respecto a la determinación de las tarifas aéreas según las condiciones actuales de funcionamiento del mercado aerocomercial ya que la desregulación de éstos, exige cada vez más efectividad; este es el reto para la aviación civil de las próximas décadas. Un análisis de las prácticas habituales sobre la formación de los precios de pasajes aéreos, debe tener en cuenta los sobrecostos gubernamentales impuestos por las autoridades de aeronáutica civil a través de reglamentaciones y prácticas administrativas.

Por ello, el Estado tiene que entender los aspectos teóricos y prácticos de la tarificación al costo marginal y otros efectos que establecen la conexión entre los conceptos y las posibilidades de su aplicación práctica, sobre la base de decisiones de política aérea y reglamentaciones que se tendrán que poner en vigencia.

Previo al desarrollo del concepto de costo marginal en transporte aéreo y su aplicación práctica, es oportuno volver a hacer referencia a la importancia que representan para las empresas de aviación. Estos deben estar organizados y registrados de tal forma que puedan extraerse para analizar y evaluar acciones y conductas

²⁴ Ver Adenda 3 y 4 al contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en donde LAP solicita una serie de beneficios que le otorgó el concedente del MTC, sin embargo el Perú le permitió a LAP que incumpla el contrato de concesión al cerrar la sala de prensa del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que está subvencionada por el pago del TUAAs aeroportuario que pagan millones de pasajeros y fue la Comisión de Derecho Aeronáutico del Colegio de Abogados de Lima (CAL) que inició un procedimiento trilateral ante el MTC y OSITRAN para que LAP cumpla con esta obligación, sin embargo existen extraños intereses que hasta la fecha no le devuelven al pueblo peruano su sala de prensa dentro del AIJCH, en donde parecer ser que las facilidades para los medios de comunicación incomoda, lo cual nos llevará inclusive a continuar la defensa de los derechos del Perú en el Poder Judicial en defensa de la libertad de prensa y los derechos de millones de pasajeros que ante la violación de sus derechos, no tienen cómo informarle los hechos a los medios de comunicación que durante once años no han tenido su sala de prensa en el AIJCH, ver <http://www.estudiojuridicoPalacin.com/video/julian-Palacin-atv+-sala-prensa-aeropuerto-cal.html>.

²⁵ El inversionista extranjero en la línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú" podría tener hasta el 70% del capital, de conformidad a la Ley N° 27261 y su Reglamento, ver libro "Línea aérea de bandera de bajo costo", Julián Palacín Fernández, pp. 364-471, editado por Aeronoticias www.aeronoticias.com.pe

pasadas. No debería sino entristecernos recordar casos como el de Aeroperú, por citar un ejemplo, y a la vez se tienen que utilizar estas herramientas como información de gestión futura para lo que no se debe hacer²⁶. Los avances en los sistemas de gestión de costos se orientan para satisfacer ambos aspectos. El primero de los objetivos significa utilizar los costos para determinar los ingresos y las ganancias de la empresa. Sobre esta base se debe fijar la distribución de las utilidades, las cuales en una línea aérea de bajo costo, no existirán hasta después de diez años ya que todo debería ser reinvertido. Para esto nos basamos en una estructura *low cost* cuyo uso estará referido al control de gestión sobre la eficacia, productividad, nivel de stocks de partes, piezas y repuestos, etc.

Dentro de esta perspectiva, en la práctica se requiere que el Estado sintonice con el sector privado para que se eliminen los extremos de las reglamentaciones antieconómicas y la falta de estandarización de criterios de inspección técnica. Para ello hay que revisar las RAP dentro de un contexto en el cual se prevea que para que el sistema funcione en los próximos veinte años, se tendrá que cubrir un déficit de 3 mil pilotos civiles²⁷.

El Estado peruano ya promovió la creación de una línea aérea de bandera de bajo costo que hoy con capital 100% privado²⁸, se prepara para cumplir con el sueño de la integración de un país llamado Perú, y que nos permitirá buscar una asociación de una mega empresa de transporte aéreo de nivel global, además de lograr confianza y la seguridad jurídica que se tendrá que estructurar a través de la DGAC del MTC, creando las condiciones de mercado aerocomercial *low cost* para que se estimule más la competencia y bajen los pasajes aéreos a través de varias aerolíneas de servicio de transporte aéreo internacional tradicionales y *low cost*, que decidan venir al Perú; lo que estimularía la libre competencia y “*abaratar y ampliar la comunicación al interior del país*”²⁹. De esta forma, millones de consumidores puedan recibir los beneficios de pasajes aéreos baratos,

principio que debe ser una aspiración permanente de nuestra sociedad siguiendo el ejemplo de otras regiones del mundo como es el caso de Europa. Pues nos preguntamos: ¿Por qué un pasajero de la Comunidad Europea que tiene un nivel de ingreso económico superior al de cualquier ciudadano de los países de América Latina, puede adquirir un billete en la Ryanair, EasyJet o Air Berlín, a un costo 60% ó 70% más bajo de lo que paga un pasajero peruano con cualquiera de los operadores aéreos de nuestro país? ¿Acaso Ryanair no tiene billetes de 40 euros con un rendimiento del 20% y existen inclusive ofertas de 19, 29 o hasta de 9 euros, que si bien podrían no funcionar a largo plazo, son una forma innovadora de servir a los mercados?³⁰

EasyJet, la aerolínea inglesa de bajo costo que opera trescientos ochenta rutas por toda Europa, cobra por un pasaje Londres-Roma-Londres, 61 euros, y Madrid-Paris-Madrid, 60 euros³¹.

¿Por qué los consumidores peruanos no pueden beneficiarse con un sistema aerocomercial de bajo costo que si está funcionando con éxito en distintas partes del mundo, si para ser implementado se requiere de una simple decisión política del Estado? Nosotros trataremos de impulsarla proponiendo una estrategia comercial integral que desarrollaremos en este planteamiento académico³².

Como cuestión previa tenemos que tener en cuenta que no basta solo con la creación de una línea aérea de bandera de bajo costo para lograr el objetivo. Lo que requiere el Perú es que se creen las condiciones reales de liberalización del mercado de transporte aéreo para incorporar, en los próximos diez años, 12 millones de pasajeros nacionales más, de los cuales esperamos que 6 millones sean transportados por la línea de bandera y los otros 6 millones por los demás operadores que quieran insertarse en este nuevo modelo que viene revolucionando el negocio aéreo mundial³³.

El sistema planteado requiere de la concertación entre el Estado y las Regiones para crear una red

²⁶ A finales de los noventa era un secreto a voces el saqueo empresarial dentro de Aeroperú, sin embargo, ciertos sectores lograron el apoyo del Congreso para la Ley N° 27261, en mayo del 2000. Ésta permitió la creación de líneas aéreas nacionales con 70% de capital extranjero, posición con la que discrepé al ser consultado por el congreso de la republica en 1996, cuando se inició la reforma de la Ley N° 24882.

²⁷ En el 2001 propuse el fondo de desarrollo de la aviación civil para impulsar un Aeroclub y una Escuela de Aviación Civil en cada región del país.

²⁸ Con el mensaje del presidente constitucional Ollanta Humala Tasso el 28 de julio de 2011.

²⁹ Ver: <http://www.estudiojuridicoPalacin.com/evento/ollanta-humala-linea-bandera-mensaje-nacion.html>

³⁰ *Ibíd.*

³¹ *Ibíd.*

³² *Ibíd.*

³³ *Ibíd.*

de aeródromos secundarios *low cost*, eliminando los sobrecostos burocráticos de la DGAC y de los servicios de navegación aérea de CORPAC para generar una estrategia internacional que nos permita captar la mayor cantidad de empresas de aviación y de servicios de transporte aéreo internacional, regular y no regular, vuelos *charters* turísticos y de carga, a fin de explicarles las bondades y beneficios del mercado aéreo peruano de bajo costo, que ofrecería a las líneas aéreas internacionales, sin reserva ni limitación alguna, la posibilidad de acceder a un turismo receptivo en las condiciones más ventajosas, y a los nuevos aeropuertos internacionales de bajo costo que se habilitarían en Lima y en las Regiones³⁴.

II) Identificación de las nuevas oportunidades de acercamiento con los países árabes en materia de transporte aéreo

- A) Impulsar la conectividad aérea entre los países miembros de UNASUR y la liga Árabe dentro del ASPA a través de un convenio multilateral de cielos abiertos que considere la operación conjunta y diversos acuerdos de explotación, y propiedad común entre las líneas aéreas de bandera, de los países miembros.
- B) Implementación de acuerdos bilaterales para garantizar a las líneas aérea de bandera designadas por los países miembros del ASPA la preferencia en el ejercicio de los derechos de tráfico e intercambio de derechos aerocomerciales previstos en el Tratado Multilateral de cielos abiertos ASPA 2012.

Con este documento pretende contribuir a la discusión de la necesidad de lograr la integración aerocomercial ASPA, así como proponer las vías para fortalecer la relación en el contexto de una nueva situación política y social que viven ambas Regiones.

Creo que el marco democrático de libertad y respeto de los derechos humanos por el que viene transitando los países de UNASUR en las últimas décadas deben de seguir afianzándose dentro del principio de seguridad jurídica para las inversiones nacionales y extranjeras compartiendo estas experiencias de democratización con nuestros socios de la liga Árabe, para que de esta forma la Región Latinoamericana pueda aportar en base a sus experiencias en el tránsito de estos procesos de

cambios aeropolíticos que nos deben acercar con la línea Árabe. La globalización de la industria aérea mundial en donde de manera progresiva Sudamérica requerirá en el 2025 de mil trescientos cuarenta y cuatro pilotos por año para volar el parque aéreo de las aeronaves que existirán, entonces nos llevan a pensar en la necesidad que tienen los Estados de entender que se requieren políticas de apoyo a las Escuelas de aviación civil y de los aeroclubes, ya que la falta de pilotos es un fenómeno reciente y obedece al extraordinario crecimiento que ha experimentado la industria aérea en Regiones, tales como medio oriente, China e India. El desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en Europa, Asia y en América Latina especialmente en Brasil con la línea aérea Azul son una oportunidad a explorar para considerar este nuevo fenómeno dentro del marco propuesto por el Convenio Multilateral de cielos abiertos ASPA 2012.

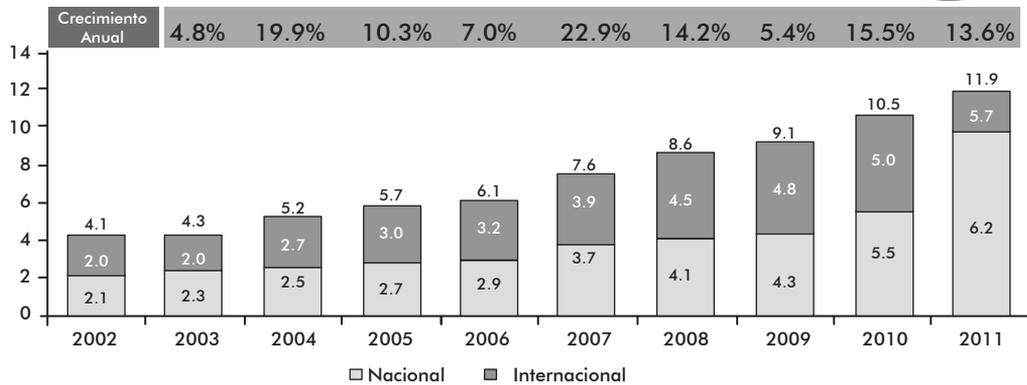
El crecimiento se puede ver con las órdenes de Boeing, Airbus y Embraer que superan las 1300 al año, y los pedidos de Emirates, Qatar, o Eithad que están recibiendo un boeing 777 o Airbus A 330 al mes, es por ello que el factor económico de esta realidad nos debe llevar a entender por ejemplo, que una línea aérea requiere de treinta pilotos por cada aeronave en rutas de largo alcance y en vuelos domésticos entre diez y cinco pilotos y según la IATA el transporte aerocomercial mundial crecerá en un 5% en los próximos diez años, mientras que el crecimiento en India y en China se anticipa que aumentará el 7%, lo que nos demuestra el crecimiento futuro promisorio de esta actividad para el mundo.

El funcionamiento de la línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú" permitirá afianzar el mercado aerocomercial incorporando a millones de consumidores de bajo costo en los vuelos domésticos internacional y especialmente miraremos la integración con los países miembros de UNASUR que vendrían con tarifas aéreas de 350 dólares en un Lima-Buenos Aires-Lima por ejemplo, siempre que se nos permita operar desde el aeródromo *low cost* de Las Palmas.

Esta estadística oficial, ha sido expuesta por el Dirección General de Aeronáutica Civil, Coronel. FAP (R) Ramón Gamarra Trujillo, en el Primer Congreso Aero Comercial del Perú, llevado a cabo el 20 y 21 de setiembre de 2012 en el Centro de Convenciones María Angola.

³⁴ Con la construcción del aeropuerto internacional de Chinchero, el Estado debería planificar que el aeropuerto Alejandro Velasco Astete de Cusco se convierta en un aeropuerto *low cost*.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS 2002-2011 MILLONES DE PASAJEROS



La demanda total de pasajeros ha consolidado su crecimiento durante los últimos años, manteniendo un ritmo promedio anual de 12.5% entre el 2003 y 2011.

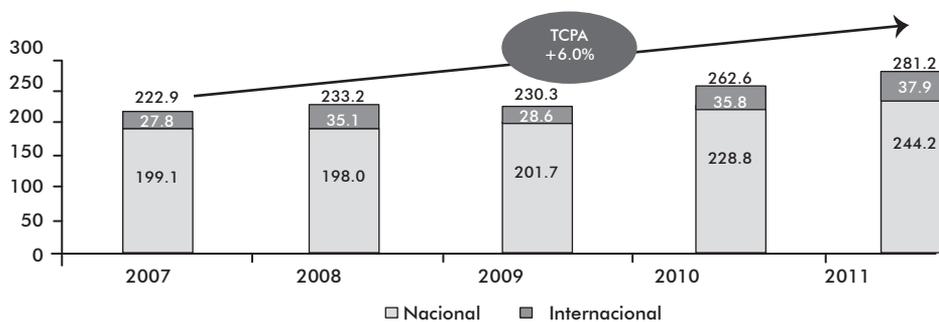
Fuente: Proyección de la aviación Comercial en el Perú. Ramón Gamarra Trujillo, Director de la DGAC del M1 Aero Expo Perú, Primer Congreso internacional Aero Comercial del Perú, Centro de Convenciones María Ango 20 y 21 de setiembre de 2012, Lima-Perú.

Se necesita la construcción de un terminal de bajo costo cuando se construya la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)

Consideramos que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú a través de la Dirección de Concesiones tiene que negociar con el concesionario del AIJCH, LIMA AIRPORT PARTNERS

(LAP), que con la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se construya un terminal *low cost*, que le permita al Perú ser parte de este fenómeno económico internacional de las líneas aéreas que operan con este tipo de billetes de pasajes al alcance de las grandes capas poblacionales de menores ingresos, ellos nos permitirán un 30% adicional del crecimiento del mercado por año hasta el 2030.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CARGA (MILES DE TONELADAS) 2007-2011



- Tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) de 6.0% durante el periodo 2007-2011.
- Más de 281 mil toneladas de carga durante el año 2011.

Fuente: Proyección de la aviación Comercial en el Perú. Ramón Gamarra Trujillo, Director de la DGAC del MTC, Aero Expo Perú, Primer Congreso internacional Aero Comercial del Perú, Centro de Convenciones María Angola, 20 y 21 de setiembre de 2012, Lima-Perú.

La incorporación del Perú al mercado de las aerolíneas de bajo costo nos permitirá conseguir bodegas en aeronaves con fletes más económicos en beneficios de los exportadores, lo que permitirá más competencia con las líneas aéreas tradicionales. El negocio de la carga aérea se dinamizará con el *hub* de bajo costo que planteamos realizar desde el aeropuerto de Las Palmas en Surco, en donde pensamos realizar un *hub* hacia el Asia y los países Árabes.

La política aérea internacional del Perú tiene que tener en cuenta, no solo el objetivo de la captación del turismo receptivo que necesitamos, sino también los fletes aéreos competitivos para lograr una presencia creciente y competitiva de nuestro comercio exterior, lamentablemente quienes diseñaron el contrato de concesión del AIJCH y quienes lo firmaron el 14 de febrero de 2001 no tuvieron en cuenta la consultoría aeronáutica que

me solicitó el Congreso de la República antes de su firma y en el que cuestioné entre otras cláusulas la del monopolio dentro de los 150 kilómetros que ha originado hoy la falta de competencia con otro aeropuerto y los fletes aéreos altos en perjuicio de la competitividad de nuestro comercio exterior y nadie se ha preocupado en interpretar jurídicamente el contrato de concesión del AIJCH, que claramente establece que la cláusula de monopolio no se aplica al aeródromo Las Palmas por ser un viejo aeropuerto³⁵.

No puede haber expansión sin competitividad y hoy el AIJCH no tiene donde albergar a nuevas líneas aéreas nacionales, es decir, no tiene espacio, porque entre otras cosas Lima Airport Partners LAP no ha construido la segunda pista del AIJCH y la ampliación del terminal, entonces si queremos hablar de expansión necesitamos infraestructura aeroportuaria y es por ello que se tendrá que autorizar la utilización comercial del aeródromo Las Palmas hasta que se termine la construcción de la segunda pista del AIJCH y el segundo terminal que pedimos sea de bajo costo para que el Perú pueda afianzar su ingreso a esta modalidad de explotación aerocomercial, que significará movimientos económicos financieros de unos 500 millones de pasajeros por año y con ventas globales de 100,000 millones de dólares a partir del 2015 en adelante.

El aeródromo de Las Palmas fue autorizado por Resolución Directoral N° 062-2009-MTC por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú. Con la operación del aeródromo Las Palmas a favor de la línea aérea de bandera Aerolíneas Contigo Perú se generará una competencia hoy

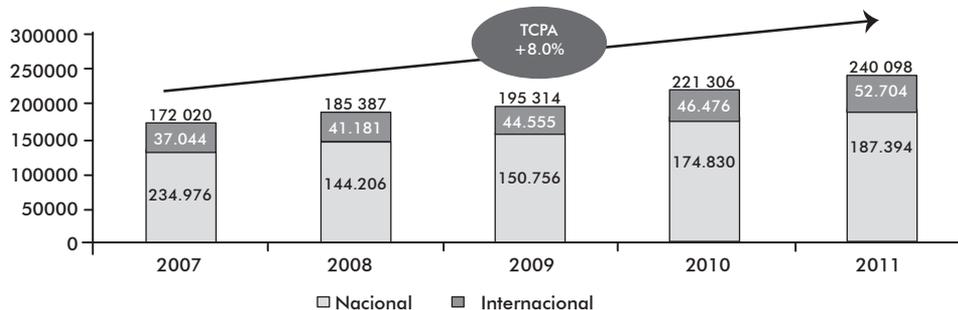
inexistente habida cuenta que la Constitución Política del Perú en el Régimen Económico en el Título III Régimen Económico, Capítulo I establece en el artículo 61° “que el Estado facilita y vigila la libre competencia, combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas”. Ninguna Ley o concertación puede autorizar ni establecer monopolio, por lo tanto la cláusula de dominio de los 150 Km. a favor de LAP es inconstitucional.

Chile ejerce dominio en el espacio aéreo peruano a través de LAN

En el Perú, la tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) de 9.3% durante el periodo 2011 es positiva como hemos explicado en el cuadro anterior y dentro de este contexto el mercado de transporte aéreo internacional concentra aproximadamente el 80% de las operaciones aéreas totales que son dominadas en casi un 70% por la línea LAN que con la fusión LATAM seguirá creciendo, creando como es lógico problemas de monopolio en perjuicio de los consumidores. Dentro de este contexto, en el Perú se diseñó una hoja de ruta para la creación de la línea aérea de bandera del Perú, con el proyecto 3519-09, que presentáramos oficialmente en el Salón Raúl Porras Barrenechea del Congreso de la República el 22 de setiembre de 2009³⁶.

Posteriormente, se activo un ejército de periodistas al servicio de los intereses chilenos en el Perú, por el efecto que se anunciara el virtual nacimiento de “Contigo Perú”, la línea aérea de bandera del Perú que prometió el presidente Ollanta Humala en su mensaje a la Nación el 28 de julio de 2011, pudimos constatar que se inició una guerra virtual a

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS (A/D) 2007-2011



- Tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) de 9.3% durante el periodo 2007-2011.
- El mercado internacional concentra aproximadamente el 80% de las operaciones totales.

Fuente: Proyección de la aviación Comercial en el Perú. Ramón Gamarra Trujillo, Director de la DGAC del MTC, Aero Expo Perú, Primer Congreso internacional Aero Comercial del Perú, Centro de Convenciones María Angola, 20 y 21 de setiembre de 2012, Lima-Perú.

³⁵ Ver contrato de concesión del AIJCH que claramente establece que la cláusula de monopolio es aplicable a los nuevos aeropuertos, es decir a los que se construyeron después del 14 de febrero de 2001.

³⁶ <http://www.estudiojuridicoPalacin.com/video/julian-Palacin-congreso-jorge-chavez-bandera.html>.

través de un periodista que anunció este tema y su preocupación por la respuesta de un representante chileno que contestó “nos opondremos”, dicho y hecho y como una prueba de cómo Chile a través de sus agentes intervienen en los asuntos internos del Perú, es que los días 3 y 4 de setiembre de 2012 y siguiente se inició una campaña en un diario en donde LAN puso dos avisos publicitarios en la carátula; en una línea editorial, en donde primero se cuestionaba el proyecto Aerolíneas “Contigo Perú” y su derecho a operar desde el aeródromo Las Palmas, y pretendiéndose politizar una iniciativa que es 100% privada, se comenzó a mentir y desinformar a la población creando pruebas inexistentes y fantasmas que apadrinarían intereses de LAN.

Al respecto, LAN es la línea aérea de bandera de Chile que tiene como sucursal a LAN PERÚ y esta línea chilena vía procedimiento administrativo de licitación pública de rutas, viene operando en quintas libertades y sin pagar las compensaciones que establece la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, todas las rutas internacionales del Perú y claro le preocupa que se funde la línea aérea de bandera, que a través de un convenio de estabilidad con el Estado peruano para operar con tarifas de bajo costo y a rutas no servidas por las líneas aéreas regulares como el caso de Chachapoyas y a las rutas tradicionales, esto pone en peligro el cuasimonopolio y los casi 1,000 millones de dólares que factura LAN en el Perú que irán creciendo con la fusión LATAM.

Chile tiene su línea aérea de bandera que es LAN AIRLINES, la cual opera con sucursales, una de ellas LAN PERÚ que ha logrado que en los últimos años que todas las aerolíneas que quisieran hacerle competencia desaparezcan y de una u otra forma, las campañas de medios de comunicación dominados por Chile en el Perú han contribuido decididamente a este objetivo, con la colaboración claro está, con gobiernos y ministros como es el caso de la aprista Verónica Zavala Lombardi, quien firmó en el 2007 un lesivo convenio aéreo Perú-Chile que favoreció al país del sur al otorgarle quintas libertades a LAN AIRLINES al mercado norteamericano, permitiéndole ventas de millones de dólares sin pagar un solo dólar de las compensaciones que exige el artículo 98° de la Ley N° 27261-Ley de Aeronáutica Civil ante la falta de reciprocidad.

Cuando opere “Contigo Perú” desde el aeródromo Las Palmas lo primero que se va a pedir es la denuncia del lesivo convenio aéreo Perú-Chile y de esta forma LAN AIRLINES ya no tendrá quintas libertades en el Perú, ya que estas rutas las servirá “Contigo Perú” esa es la primera preocupación de los intereses chilenos y de sus periodistas asalariados en diversos medios de comunicación en el Perú, el otro problema es que “Contigo Perú” aspira a tener el 50% del mercado en los primeros tres años, lo que significa más o menos ventas por 750 millones de dólares anuales, lo que lógicamente preocupa a nuestro competidor LAN PERU, sucursal de LATAM, integrada por LAN AIRLINES.

Lamentablemente, en el Perú hay periodistas y medios de comunicación que alquilan sus conocimientos o venden su conciencia, sin embargo hay otros que tienen principios. El artículo periodístico aparecido los días 3 y 4 de setiembre de 2012³⁷ con carátula “Faenón aéreo con base de la FAP”, fue el primer aviso de LAN que se luchará por mantener el cuasimonopolio y el dominio en el espacio aéreo peruano, las tarifas altas y las ganancias exorbitantes que la han convertido en la primera transportadora aérea en rutas nacionales e internacionales en el Perú, en fin en los próximos meses veremos como Chile pretende defender su derecho a seguir ejerciendo soberanía aérea en el espacio aéreo peruano, y nos tocará la responsabilidad histórica de seguir desarrollando la doctrina peruana de derecho aéreo en defensa de los “principios de soberanía, justicia, bilateralidad y multilateralismo cuando corresponda, el derecho a comunicarnos, el derecho a la no discriminación, el principio de la unidad de tráfico de igualdad de oportunidades y reciprocidad, el de la uniformidad legislativa en el derecho aéreo latinoamericano, el de la libertad de tráfico y fundamentalmente el principio de que el espacio aéreo es patrimonio aéreo de las Naciones, entre otros”³⁸.

Creemos que el principio de soberanía reconocido por la Constitución Política y los Tratados Internacionales es el poder jurídico que tienen los Estados para hacer valer dentro del ámbito de sus competencias su poder coercitivo, su dominio, sus Leyes y su jurisdicción, es por ello que afianzar las relaciones internacionales del Perú con los países árabes e inscribirnos en un marco multilateral de cielos abiertos, requiere defender nuestros

³⁷ Lo que originó que presentáramos una querrela penal contra el responsable de la difamación y contra el tercero civilmente responsable, LAN, a quien le exigimos una indemnización, coincidentemente la empresa chilena LAN puso dos avisos publicitarios en la carátula del mismo diario.

³⁸ Ver libro “Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial”, Julián Palacín Fernández, Tomo III, pág. 1566, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, Lima-Perú 1992.

fueros soberanos y desarrollar nuestro derecho a tener nuestra línea aérea de bandera "Aerolíneas Contigo Perú"³⁹.

El funcionamiento de la *low cost* de bandera de "Aerolíneas Contigo Perú" permitirá que el Aeropuerto de Chinchero mueva 3 millones de pasajeros al año y el Aeropuerto Velasco Astete, que planteamos se quede como aeropuerto de bajo costo hasta 2 millones de pasajeros al año, Arequipa aumentará en el 2016 a 2 millones de pasajeros anuales, Iquitos a 1 millón y medio de pasajeros anuales, Piura a 900,000 pasajeros anuales, Tarapoto a 800,000 pasajeros anuales, Trujillo a 700,000 pasajeros anuales y Chiclayo a 600,000 pasajeros anuales, es decir el incremento sostenido de tráfico aéreo en los aeropuertos de provincia se logrará en la medida de que hagamos una oferta interesante a los millones de usuarios de los servicios de transporte terrestre, a quienes si se les permite acceder a los servicios de transporte aéreo con tarifas competitivas, lógicamente antes de irse al terminal de Fiori se irán al aeropuerto de Las Palmas para subirse a un moderno Airbus A-319, ahorrarse decenas de horas en un bus y ganar tiempo, economía y eficacia en este modelo de explotación *low cost* que queremos que llegue al Perú.

Las Regiones del Perú tendrán que comenzar a pensar en el objetivo que ha planteado el Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA), que en cada Región haya un Aeropuerto de bajo costo, una Escuela de Aviación Civil y un Aeroclub y de

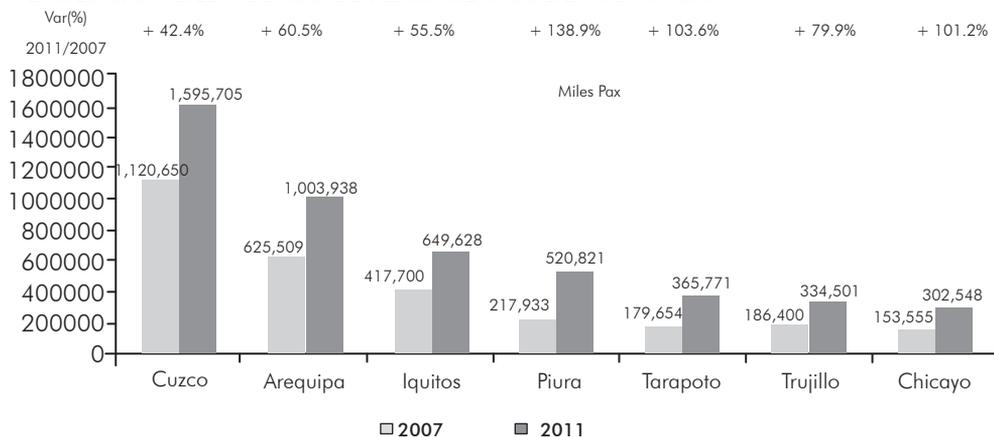
esta forma aumentará el tráfico aéreo en los aeropuertos de provincia.

El AIJCH es el *hub* natural de la línea aérea de bandera de Chile, LAN, y de la salvadoreña TACA, en la estrategia comercial de la línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú", pensamos en la utilización comercial en asociación público privada con la Fuerza Aérea del Perú FAP del aeródromo Las Palmas de Surco, lo que permitirá un 25% de crecimiento de promedio anual, desde el 2015 al 2021, superando de esta forma el dinamismo mostrado por Brasil y Chile, en razón a que muchos pasajeros de los servicios de transporte terrestre al tener tarifas aéreas con poca diferencia de costo, originaran un fenómeno masivo en donde los peruanos desearían volar en su aerolínea con matrícula peruana, con aeronaves nuevas de fábrica, trasladándose al céntrico Aeródromo de Las Palmas en Surco.

Consideramos que el funcionamiento de la *low cost* "Aerolíneas Contigo Perú" como línea aérea de bandera permitirá un movimiento económico financiero por año de ventas de 500 millones de dólares con un efecto multiplicador en el sector turismo en la captación de turismo receptivo de bajo costo de los principales centros emisores, especialmente de los países de UNASUR.

El Perú tiene derecho a hacer y desarrollar su propio tráfico y a tener una línea aérea de bandera, Chile lo ha logrado a través de LAN que tiene su

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



CRECIMIENTO DE LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DE PROVINCIAS

Fuente: Proyección de la Aviación Comercial en el Perú. Ramón Gamarra Trujillo, Director de la DGAC del MTC, Aero Expo Perú, Primer Congreso Internacional Aero Comercial del Perú. Centro de Convenciones María Angola, 20 y 21 de setiembre de 2012. Lima-Perú.

³⁹ http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=31427:chile-ejerce-dominio-en-el-espacio-aereo-peruano-a-traves-de-lan&catid=75:finanzas-corporativas.

sucursal en el Perú, LAN PERU, que ejerce dominio en el espacio aéreo peruano.

Desempeño del mercado a partir de la alianza LATAM

LATAM Airlines Group es el nombre del consorcio aerocomercial formado por la fusión entre la aerolínea chilena LAN Airlines y la brasileña TAM Líneas Aéreas. Por su tamaño en flota y pasajeros, es la compañía aeronáutica más grande de América Latina y la décima más grande a nivel mundial.

LATAM Airlines Group fue anunciada el 13 de agosto de 2010 cuando ambas compañías anunciaron la firma de un memorándum de entendimiento y su formación ha sido aprobada por las respectivas autoridades de cada país. Cada compañía mantiene sus operaciones por separado en sus sedes de Santiago de Chile y São Paulo.

Finalmente la fusión se concretó el 22 de junio de 2012. La fusión permitirá un mayor desarrollo de economías de escala entre ambas empresas y beneficiará a sus usuarios al poder aumentar el número de vuelos disponibles, esperando que se produzca una sinergia que entregue utilidades superiores a los 400 millones de dólares. Este sistema es similar a lo ocurrido con la fusión que dio origen a Air France-KLM, la principal compañía mundial aeronáutica.

Disputas sobre la fusión

En enero de 2011, las autoridades del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile suspendieron la fusión de LAN y TAM luego de una demanda presentada por la organización de consumidores CONADECUS. Apenas fue recepcionada la única demanda, el Tribunal decidió iniciar una investigación, que en casos interiores tarda en promedio ocho meses. La decisión fue criticada por LAN y su equipo legal evalúa impugnar la decisión. Dentro de las razones indican el apoyo dado por la Fiscalía Nacional Económica (FNE), junto a la cual presentaron un plan de mitigación unas horas después de presentada la demanda de CONADECUS, y el hecho de que este tipo de demandas solo pueden ser presentadas por la FNE o por partes activamente involucradas en la compra. El punto controvertido aeropolíticamente hablando es que se utilizarán derechos de tráfico

con la participación de otras aerolíneas en los tramos entre Santiago, Sao Paulo, Río de Janeiro y Asunción, y así a nuestro criterio se ayudará a la formación de un cuasi monopolio que lógicamente tendrá que ser analizado por las autoridades de aeronáutica civil de los países de la Nación. Tras la aprobación, se espera que el conglomerado esté funcionando durante el primer trimestre de 2012.

¿LAN cambia de razón social en el Perú...?

Un tema a analizar es el hecho de que el Departamento de Ventas de LAN Perú, informo que a partir del 1 de octubre de 2012, los comprobantes de pago que emitían a nombre de Lan Airlines S.A. Sucursal Perú, ahora deberán ser emitidas a nombre de LATAM Airlines Group S.A. Sucursal Perú, manteniendo el mismo número de RUC y domicilio fiscal. Por ello, pidió a las empresas que procedan a las actualizaciones correspondientes en su sistema a fin de evitar cualquier inconveniente, ya que a partir de la fecha mencionada no se recibirán comprobantes de pago con la razón social anterior⁴⁰.

El Perú ejerce soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y podemos definir "los derechos aerocomerciales que los Estados se conceden en forma bilateral o multilateral para embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en servicios regulares o no regulares de transporte aéreo internacionales y que son ejercidos por la línea aérea en el supuesto de designación única, o líneas aéreas –multidesignación– de los países respectivos"⁴¹. El Perú en la firma de sus convenios bilaterales, actas o memorandos de entendimiento entre autoridades de aeronáutica civil o simple reciprocidad, no ha otorgado permiso de operación de servicio de transporte aéreo internacional a este *holding* LATAM, es por ello que llama la atención que la autoridad de Aeronáutica Civil del Perú, la DGAC, no haya coordinado con INDECOPI el efecto en el mercado aerocomercial que significa para los consumidores autorizar a que esta fusión utilice los derechos de tráfico del Perú sin permiso de operaciones, lo que plantea un debate jurídico que tendrá que darse en los próximos meses.

Empresas integradas del holding LATAM

La nueva compañía contará con las siguientes empresas (en *cursiva*, empresas de transporte de carga):

⁴⁰ http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=31926:lan-peru-cambia-de-razon-social&catid=66:transporte-aereo-nacional&Itemid=574.

⁴¹ Libro "Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial", Julián Palacín Fernández, Tomo III, p. 1639, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE), Lima-Perú 1992.

LAN Airlines

- LAN Airlines
- LAN Argentina
- LAN Colombia
- LAN Ecuador
- LAN Express
- LAN Perú
- ABSA
- LANCO
- LAN Cargo
- MasAir

TAM Linhas Aéreas

- TAM Linhas Aéreas
- Pantanal Linhas Aéreas
- TAM Paraguay
- TAM Cargo

Características

Destinos de LATAM Airlines, incluyendo aquellos de LAN (en azul) y de TAM. De acuerdo con LATAM Airlines Group, el nuevo conglomerado será una de las principales compañías a nivel mundial. Considerando las cifras de 2009, LATAM sería la décimo quinta aerolínea con mayores utilidades y la décimo primera con mayor número de pasajeros transportados.

Cifras	LAN Airlines S.A.	TAM S.A.	LATAM (estimado)
Número de pasajeros (millones)	15,4	30,4	45,8
Destinos atendidos	70	63	116
Países atendidos	17	14	23
Empleados	17.700	26.300	44.000
Flota de aviones	106	143	241
Aviones solicitados	121	90+	210+
Capacidad de pasajeros (asientos × kilómetros, 2009)	38.800	64.700	103.500
Toneladas cargadas	649.000	183.000	832.000
Ingresos (miles de millones de dólares, 2009)	US\$ 3,66	US\$ 4,89	US\$ 8,55
Rentabilidad (2009)	22,5%	14,0%	
Capitalización bursátil (millones de dólares al cierre del 3/08/2010)	US\$ 9.250	US\$ 2.504	US\$ 11.754

Alianza global de líneas aéreas

Con respecto a la futura afiliación de LATAM Airlines Group a una alianza global de líneas aéreas, ninguna de las partes ha pronunciado al respecto durante la fase de fusión y solo ha manifestado la ampliación de los programas de

cliente frecuente, sin mencionar detalles. Mientras LAN pertenece a la alianza Oneworld desde el año 2000, TAM pertenece desde 2010 a Star Alliance. Ambas líneas aéreas son los únicos socios de sus respectivas alianzas en Sudamérica, por lo que resultan piezas fundamentales para ambos grupos. Star Alliance anunció sus intenciones de incorporar a LAN tras el anuncio de fusión. "Creemos poseer una muy buena propuesta" dijo Jaan Albrecht, director ejecutivo de la alianza. En tanto, en noviembre de 2010 Star Alliance anunció la invitación oficial al conglomerado Synergy Group formado por Avianca y TACA, asegurando su presencia en América Latina. Aunque Oneworld no se ha manifestado públicamente sobre el tema, la alianza con LAN es de suma importancia y es considerada una de las más valiosas. Al ser LAN el líder de la fusión, se espera que la cercanía de esta empresa con Oneworld finalmente incline la balanza hacia esta alianza, aunque desechar a Star Alliance no es tan sencillo. La posibilidad, en tanto, de mantener un híbrido entre ambas alianzas se ve sumamente complejo considerando la intención de unificar los programas de fidelización.

Las posibilidades del ingreso de LATAM Airlines Group a Star Alliance son cada vez más probables. Jaan Albrecht director ejecutivo de la alianza, asegura que LAN acepto dialogar la posibilidad de su ingreso en Star Alliance ya que la misma alianza le propuso una interesante propuesta que actualmente no se sabe cuál es⁴².

Falta de conectividad aérea directa con los países miembros de la liga Árabe

Este cuadro nos muestra como existe falta de conectividad aérea desde Lima con los países miembros de la liga árabe, es por ello que nuestro planteamiento en esta cumbre es la firma de un convenio multilateral de cielos abiertos sin restricciones en la utilización de segmentos inclusive de quinta libertad, para las líneas aéreas de ambas regiones con un sistema de libre determinación de capacidad y libertad de tarifas, que permita que ambas Regiones satisfagan las necesidades de sus poblaciones, de tener más conectividad aérea y servicio de transporte aéreo seguros, eficaces y económicos.

No puede existir un plan de expansión aerocomercial en el plano internacional de las líneas aéreas de bandera de la liga árabe y de los países miembros de UNASUR, sino logramos consolidar este

⁴² Ver Wikipedia http://es.wikipedia.org/wiki/LATAM_Airlines_Group.

instrumento internacional multilateral propuesto que tiene que ir acompañado de la ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria, especialmente de la habilitación de aeródromos y aeropuertos *low cost*.

Como se pudo lograr un mayor crecimiento entre el 2003 y 2011

El crecimiento del mercado aerocomercial peruano responde a las variables de la economía nacional e internacional, seguridad jurídica para la inversión nacional y extranjera, buen manejo de la economía, promoción turística e imagen del Perú en los mercados internacionales.

Sin embargo, creemos que si el Perú hubiera desarrollado los principios para establecer las bases de una política aérea *low cost*, teniendo la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, una actitud más proactiva en defensa de las líneas aéreas 100% peruanas hubiera habido más competencia y muchas no hubieran desaparecido por las acciones u omisiones, precisamente de esta DGAC que con algunos ministros de Transportes estuvo sin brújula como ocurrió en el 2007, es por ello que creo que el crecimiento nacional e internacional en el 2003 el 5%, en el 2004 el 3%, en el 2005 el 3.5%, en el 2006 el 4%, en el 2007 el 4%, en el 2008 el 5%, en el 2009 el 5%, en el 2010 el 5.5% y en el 2011 el 5.9%, estas metas no se han alcanzado y hemos perdido entre 500,000 y 1 millón y medio de pasajeros por año en estos últimos ocho años.

Potencial del aeródromo las palmas de surco como hub aeroportuario para Sudamerica

La competencia aeroportuaria en los países desarrollados es fundamental para el crecimiento, expansión y tarifas aéreas bajas en el mercado del transporte aéreo, lamentablemente en el Perú y algunos países de Sudamérica los ideólogos del concesionamiento de aeropuertos influenciados seguramente por los intereses económicos de los futuros explotadores, incluyeron cláusulas monopólicas que en el caso peruano violan la constitución política del Perú al establecer la obligación del Estado de no otorgar permisos para la explotación de aeropuertos dentro de un radio de 150 kilómetros, sin embargo esta cláusula en el caso del AIJCH es aplicable como dice textualmente el contrato de concesión a cualquier "nuevo aeropuerto", lo que significa que en este

contrato Ley se excluyó expresamente al aeródromo de Las Palmas, que esperamos se convierta en la infraestructura aeroportuaria que requiere la aerolínea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú" a iniciar operaciones de servicio de transporte aéreo nacional e internacional en el 2013.

Potencial del aeródromo Las Palmas de surco como hub aeroportuario de Sudamérica

Pasajeros que estimamos lo utilizarían en conexión:

2014: 600,000 pasajeros
2015: 650,000 pasajeros
2016: 700,000 pasajeros
2017: 800,000 pasajeros
2018: 900,000 pasajeros
2019: 1'000,000 pasajeros
2020: 1'100,000 pasajeros

A partir del 2020, se podría usar el terminal de bajo costo del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, luego que se construya la Segunda Pista que según el contrato de concesión firmado por el Estado Peruano con LAP el 14 de febrero de 2001 debió estar lista en el presente año 2012.

Rol de la línea aérea del Perú "Aerolíneas Contigo Perú" en la captación de pasajeros del mercado de la aviación latinoamericana hasta el 2030

Consideramos que la línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú", que como línea aérea del pueblo peruano designada para ejercer la preferencia de los derechos de tráfico del Perú a nivel internacional, podrá lograr hasta el 50% del tráfico aéreo nacional e internacional del Perú con ventas que hasta el 2030 significarán en bruto entre 1,000 y 3,000 millones de dólares de facturación anual. Hoy los dueños del mercado de transporte aéreo internacional del Perú son las sucursales de la línea aérea de bandera de Chile "LAN", que factura un aproximado de 1,000 millones de dólares por año en el mercado peruano, pero sus aeronaves son todas de nacionalidad y matrícula chilena, algo similar sucede con la salvadoreña TACA que opera a través de una pequeña empresa formada en el Perú y cuyo Directorio inicial estuvo integrado por dos ciudadanos costarricenses y dos peruanos llamada TRANSAM AIRLINES S.A.

El Estado peruano ejerce soberanía sobre su espacio aéreo y en ambos casos LAN y TACA son líneas aéreas de banderas de otros países, que a través de pequeñas empresas prácticamente

inexistentes creadas en el Perú, se quedaron con los derechos de tráfico y el dominio del mercado con ventas de 1,500 millones de dólares por año aproximadamente.

La línea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú" y su aspiración a captar parte del tráfico Latinoamericano

La International Air Transport Association (IATA) fue fundada en 1945 y agrupa a casi todas las empresas de transporte aéreo internacional del mundo, tiene como objetivo principal la defensa de los intereses económicos de sus afiliados, abarcando los problemas jurídicos que afectan a las compañías de transporte aéreo⁴³.

El éxito económico de las líneas aéreas *low cost* en distintas partes del mundo nos ha llevado a analizar en el libro "Línea aérea de bandera de bajo costo"⁴⁴, las razones por las cuales millones de consumidores peruanos no pueden disfrutar hasta la fecha de tarifas aéreas sumamente económicas como cobra hoy la Ryanair y easyJet en Europa. Aspiramos a tener una presencia creciente en este tráfico aéreo latinoamericano con miras al 2030 y tener un rol protagónico de integración aerocomercial con los países miembros de la liga árabe, inclusive ellos podrían ser parte del accionariado de la línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú".

Aerolíneas Contigo Perú se prepara para ser parte del crecimiento del tráfico aéreo Latinoamericano

En el Perú, el pueblo tiene consenso del nacimiento y desarrollo de nuestra línea aérea de bandera "Aerolíneas Contigo Perú", que tendrá 70% de capital extranjero y que aspirará a tener una importante porción del tráfico aéreo latinoamericano.

Los inversionistas extranjeros deben tener presente que como línea aérea de bandera del Perú, tendremos a nivel internacional la preferencia de los derechos de tráfico del Perú, que hoy están en un 70% en poder de la línea aérea de bandera de Chile, quien los utiliza a través de la sucursal de LAN creada en el Perú.

Creemos que ningún mercado aerocomercial tiene que tener monopolios o posiciones de

dominio o *Hub*, en donde estas mega empresas internacionales, tienen privilegios y plantean muchas veces situaciones injustas para sus competidores, es por ello que reclamamos la competencia entre aeropuertos y la habilitación del aeródromo Las Palmas que no tiene ninguna restricción para operar de acuerdo con el contrato de concesión del AIJCH se aplica a los nuevos aeropuertos y en el caso del aeródromo Las Palmas es un viejo aeropuerto.

Personal aeronáutico

La línea aérea de bandera del Perú "Aerolíneas Contigo Perú", considera que los pilotos de combate de nuestra Fuerza Aérea podrán habilitarse también en las modernas aeronaves comerciales y se establecerá una política en el que podrán hacer horas en "Aerolíneas Contigo Perú" sin dejar la FAP, es decir tenemos que apoyar el objetivo de no quedarnos sin pilotos de combate como está ocurriendo, ya que eso afecta la seguridad y la defensa nacional, es por ello que consideramos que la Fuerza Aérea del Perú FAP, tiene que ser el socio natural de la línea aérea de bandera "Aerolíneas Contigo Perú" en una alianza con el sector privado que desarrolle las bases para utilizar la infraestructura aeroportuaria del aeródromo Las Palmas⁴⁵. En el Perú nos prepararemos para la demanda de pilotos que requiere la industria aérea, a través de un plan estratégico que está diseñando el Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA), en el que asesoraremos a las Regiones para que creen infraestructuras aéreas de bajo costo con una escuela de aviación civil y un aeroclub regional, para que todos los años tengamos una promoción de un mínimo de 500 pilotos peruanos de todas las Regiones del país.

La Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 establece en el artículo 4° inciso 3 que es objetivo permanente del Estado en aeronáutica civil promover la capacitación del personal aeronáutico, mediante el apoyo a la creación y desarrollo de las Escuelas de Aviación de Tripulantes técnicos, aeroclubes, centros de instrucción y asociaciones aerodeportivas en general.

Coincidimos con el análisis de la Boeing y como país necesitamos un mínimo de 10,000 pilotos para los próximos veinte años, es por ello que estamos trabajando a través del IPDA y

⁴³ Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo I, p. 59. Julián Palacín Fernández, editado por la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, Lima 1991.

⁴⁴ Ver www.lineaareadebanderadebajocosto.com

⁴⁵ http://aeronoticias.com.pe/noticiero/index.php?option=com_content&view=article&id=11455:plantean-comision-patriotica-para-defender-el-aerodromo-de-las-palmas-frente-a-la-amenaza-de-mauricio-mulder-de-desaparecerlo&catid=47:47&Itemid=578

la Comisión Consultiva de Derecho Aeronáutico del Ilustre Colegio de Abogados de Lima (CAL), con el apoyo del Estudio Jurídico especializado en aviación, Estudio Jurídico Julián Palacín Abogados, en la elaboración de los estudios para que cada Región del país tenga una infraestructura aeroportuaria de bajo costo, una escuela de aviación civil y un aeroclub, lo que nos permitirá apoyar a la juventud peruana para que pueda acceder a esta carrera profesional de piloto, para lo cual se espera coordinar con las universidades como Alas Peruanas y la universidad San Martín de Porres y otras universidades que se dediquen a la aviación y tenemos, que diseñar esa hoja de ruta académica que no nos ha planteado hasta ahora la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en su rol promotor del desarrollo de las escuelas y aeroclubes. Lamentablemente, el Estado a través de la DGAC en este ámbito ha fracasado y prueba de ello es lo que pasó con el aeródromo de Collique y la inexistencia de un plan nacional de desarrollo de la aviación civil que tendrá que impulsar el sector privado para que dejemos de ser uno de los países de América del Sur con menos pilotos civiles y menor parque aéreo civil y comercial.

Los altos estándares de seguridad, economicidad y eficiencia son los principios que debemos tener en cuenta para el desenvolvimiento y desarrollo de la aviación civil de acuerdo a los principios y normas del Convenio de Chicago de 1944 y la modernización de la infraestructura aeroportuaria debe llevarnos a solicitar que el Ministerio de Transportes utilice los recursos de la concesión del AIJCH en las ayudas a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo, se tendrá que fortalecer la autonomía y capacidad técnica y económica de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación (CORPAC), dentro de una armonización normativa que profundice el principio de economicidad a que se refiere el artículo 44° del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 con una política aérea concreta de *low cost*.

El Perú ha logrado altos estándares de seguridad aerocomercial, dentro de contexto en donde la doctrina peruana de derecho aéreo de los juristas peruanos que integran el Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA), la Comisión Consultiva de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial del Ilustre Colegio de Abogados de Lima (CAL) y de la Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial (CIJEDAE) al lado de las diversos funcionarios técnicos y autoridades de la Dirección General

de Aeronáutica Civil (DGAC), se ha logrado hace muchos años no solo lograr la categoría uno a nivel FAA de Los Estados Unidos, sino un reconocido prestigio y reconocimiento internacional, ya que somos un país serio, aeronáuticamente hablando y la doctrina peruana de derecho aéreo nos permite hoy afirmar que los principales tratadistas europeos como el jurista español, Doctor José Daniel Parada Vásquez (+), citan nuestra doctrina que es el resultado del pensamiento académico de treinta y tres años de labor ininterrumpida del Instituto Peruano de Derecho Aéreo (IPDA).

Aeropuertos Internacionales de Emiratos Árabes

- Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi (situado a 115 Kms de Dubai)
- Aeropuerto Internacional de Dubai (situado a 4kms al Sudeste de Dubai)
- Aeropuerto Internacional de Al Ain (situado a 118 kms de Dubai)
- Aeropuerto Internacional de Fujairah (situado a 99 kms de Dubai)
- Aeropuerto Internacional de Ajman (situado a 135 kms de Abu Dhabi Intl Airport)
- Aeropuerto Internacional de Ras Al Khaimah (situado a 71 km s de Dubai)
- Aeropuerto Internacional de Sharjah (situado a 16 kms de Dubai)

Descripción de los principales Aeropuertos de Emiratos Árabes:

Aeropuerto de Abu Dhabi

El Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi, es uno de los más importantes de los Emiratos Árabes Unidos, sirviendo a su capital. Está en plena expansión y para 2016 se espera la incorporación de una nueva terminal, para incrementar su capacidad a 20 millones de pasajeros. Alrededor de 12.4 millones lo transitaron en 2011. Opera con los principales puntos de Europa, gran parte de Asia, países de África, Sudáfrica, Estados Unidos y Canadá, entre otros.

Aeropuerto de Dubai

El Aeropuerto de Dubai es el más importante del Medio Este Asiático. Está en plena expansión con una tercera terminal que será de las más modernas del mundo. Por otro lado para el 2017 se espera inaugurar otro aeropuerto en la vecina localidad de Jebel Ali: el Dubai World Central International Airport, que será de los más lujosos y grandes del mundo. En el año 2011, el Aeropuerto Internacional de Dubai, fue transitado por, alrededor de 50.98

millones de pasajeros. Opera con los principales puntos de Europa, gran parte de Asia, Países del Norte de África, Sudáfrica, Estados Unidos, Brasil y Canadá, entre otros.

Aeropuertos donde operan las Líneas aéreas de Bajo Costo

Aeropuerto Internacional de Abu Dhabi (AUH). Ciudad: Abu Dhabi.

Aeropuerto Internacional de Dubai (DHB). Ciudad: Dubai.

Aeropuerto Internacional de Al Ain (AAN). Ciudad: Al Ain.

Aeropuerto Internacional de Sharjah (SHJ). Ciudad: Sharjah.

Emiratos Árabes unidos - información económica:

Producto Interno Bruto (PIB)

\$260.8	miles de millones	(2011 est.)
\$252.5	miles de millones	(2010 est.)
\$244.6	miles de millones	(2009 est.)

Producto Interno Bruto (PIB) - Tasa de Crecimiento Real

3,3%	(2011 est.)
3,2%	(2010 est.)
-3,2%	(2009 est.)

Producto Interno Bruto (PIB) per cápita

\$48,500	(2011 est.)
\$48,400	(2010 est.)
\$48,300	(2009 est.)

Tasa de inflación (precios al consumidor)

2,5%	(2011 est.)
0,9%	(2010 est.)

Tasa de desempleo

2,4% (2001)

Deuda pública

43.9%	of	GDP	(2011 est.)
51.2%	of	GDP	(2010 est.)

Deuda externa

\$167,2 miles de millones (31 December 2011 est.)
\$151,8 miles de millones (31 December 2010 est.)

Inversión extranjera directa - entrada

\$81.33 billion (31 December 2011 est.)

\$74.13 billion (31 December 2010 est.)

Inversión extranjera directa - salida

\$57.93 billion (31 December 2011 est.)
\$53.43 billion (31 December 2010 est.)

Recomendaciones finales

1. Que se redacte un proyecto de Convenio Multilateral de Cielos Abiertos para que se abra la firma de los países miembros de UNASUR y los países miembros de la liga árabe, propuesta que solicitamos se ponga en debate el 1 y 2 de octubre en la Tercera Cumbre Presidencial Países Árabes-América del Sur ASPA 2012.

Dicho convenio se debe basar en:

1.1 Libre ingreso al mercado de los países miembros del ASPA

No debe existir regulación económica por parte de las autoridades de aeronáutica civil de ambas regiones. La regulación se producirá en forma natural por el libre juego de las fuerzas normales del mercado, la oferta y demanda.

1.2 Los operadores deberán cumplir con los requisitos técnicos y de seguros.

1.3 Las autoridades de aeronáutica civil de los países, otorgarán los permisos de operaciones sujetos al principio de reciprocidad.

1.4 Libertad de tarifas.

1.5 Los países miembros de este tratado podrán invertir hasta un 70% de capital en las líneas aéreas de bandera de los países miembros del ASPA.

1.6 Los Estados se comprometen a desarrollar infraestructura aeroportuaria de bajo costo en una segunda terminal en los aeropuertos internacionales o en nuevos aeropuertos.

Tratado de Cielos Abiertos Aspa Perú 2012- Ante Proyecto Generalidades

Los Estados miembros de UNASUR y de la liga Árabe que conciertan el presente Tratado, denominados aquí en lo sucesivo, colectivamente, "Región Parte" o, individualmente, "Estado Parte".

Recordando los compromisos que han contraído en la I Cumbre ASPA que se celebró el 10 y 11 de mayo de 2005 en Brasilia entre los países miembros de UNASUR y los países miembros de la Liga Árabe con el objetivo central de impulsar el intercambio económico y comercial entre la Liga Árabe y UNASUR.

Acogiendo con satisfacción los históricos acontecimientos que ya en el siglo XIX, los movimientos migratorios del Oriente Medio llegaron a nuestra Región estableciendo lazos de sangre que se fortalecieron con posterioridad a la II Guerra Mundial, luego que varios países del medio oriente se independizarán de su metrópolis, renovando el interés por construir puentes entre ambas regiones que se observa con la creación del foro ASPA en donde se abren una diversidad de oportunidades que hasta ahora se habían mantenido poco exploradas debido a la ubicación geográfica, el desconocimiento de las realidades respectivas, lo limitado de las corrientes de comercio e inversiones recíprocas, la poca conectividad marítima y aérea, y la carencia de un marco jurídico institucional que requiere de mayor solidez para impulsar la relación aerocomercial entre los países miembros de UNASUR y la liga de países árabes, considerando que se tiene que establecer los principios con la hoja de ruta a seguir para sentar las bases que nos permitan este Convenio Multilateral de Cielos Abiertos entre los Países Árabes y América del Sur, en el cual podamos concebir un marco de cooperación multilateral interestatal entre líneas aéreas de bandera designadas por ambas Regiones, facilitando la promoción de las formulas de cooperación interempresarial entre las empresas de aviación de bandera designadas por los países miembros que se formarían a través de sociedades internacionales que surgen cuando dos o más empresas de aviación uniendo sus esfuerzos de tal manera que confluyen formando una sola persona jurídica.

Contemplando la necesidad de lograr un régimen de Cielos Abiertos entre ambas Regiones.

Disposiciones Generales

1. Por el presente Tratado se establece un régimen, que se conocerá como régimen de Cielos Abiertos, para la realización de las operaciones aéreas de los Estados Parte miembros de UNASUR y de la Liga Árabe.
2. Cada uno de los Anexos y sus apéndices conexos forma parte integral del presente Tratado.
3. Objetivos
 - 3.1 Los Estados designarán a sus líneas aéreas de bandera, Aerolíneas Contigo Perú es la aerolínea designada por el Estado peruano para la ejecución de este tratado.

- 3.2 Las Líneas aéreas de bandera o designadas de UNASUR y el ASPA podrán tener hasta el 70% de capital extranjero de inversionistas de ambas Regiones.
- 3.3 Las autoridades de aeronáutica civil de ambas Regiones otorgarán derechos de tráfico sin limitación de capacidad, con libertad de tarifas,
- 3.4 Se otorgarán si ningún tipo de limitación segmentos de quinta libertad a las líneas aéreas de bandera designadas por los países miembros de UNASUR y de la liga de países Árabes.

Bibliografía

- PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo I. Lima: Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, 1991.
- PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo II. Lima: Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, 1991
- PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial Tomo III. Lima: Comisión Interamericana de Juristas Expertos en Derecho Aéreo y Espacial, 1991
- PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Sub – Comisión de transferencia DGAC y CORPAC T. I, II, III, IV. Lima: Peru Posible, 2001.
- PALACIN FERNÁNDEZ, Julián. “La OACI y la CLAC en el Desarrollo del Transporte Aéreo en la Región” Lima 1994.
- PALACIN FERNÁNDEZ, Julián. “Línea aérea de bandera de bajo costo” editado por www.aeronoticias.com.pe Lima, 2011.
- MEISSNER MARTINA. Las líneas aéreas de bajo coste. España: Universidad de Malaga, 2008.
- DUERI, EDUARDO. Informe sobre los planes de contingencia año 2000 para servicios de tránsito aéreo y aeropuertos del Caribe y Suramérica. REVISTA AITA N° 50. 1999.
- DONATO, ANGELA MARINA. La OACI frente a los nuevos desafíos de un transporte aéreo globalizado, REVISTA AITAL, N° 52, 2000.
- PALACÍN FERNÁNDEZ, Julián. Seguridad de los aeropuertos después de los atentados terroristas

contra las Torres Gemelas. Perú: Edición N° 69, Revista de la Academia Diplomática del Perú, 2002.

GAGGERO, EDUARDO. Formas más recientes de colaboración empresarial. Perú: Revista Internacional de Derecho Aéreo, Edición N°12, 1987.

FLOREZ VILLAVERDE, MARILYN, Miembro de la Comisión Consultiva de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial del Colegio de Abogados de Lima. Aeropuertos Internacionales de Emiratos Árabes www.estudiojuridicopalacin.com

TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA. Sentencia N° 81/2009. República de Chile. En: http://www.tdlc.cl/UserFiles/P0001/File/SENTENCIAS/Sentencia_81_2009.pdf.

Enlaces de interés:

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Susana Vilca juró como vicepresidenta de minas. LIMA 08 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Ministro de defensa apoya creación de línea aérea de bandera. LIMA 08 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. El Comercio. Ica ataca a la línea aérea de bandera. LIMA 08 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Líneas aéreas europeas tienen fíales de bajo costo. LIMA 09 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Indacochea, Canales y Secada no confirman debate sobre línea aérea de bandera con Palacín. LIMA 09 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Debate sobre línea aérea de bandera en el CAL. LIMA 09 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Mañana debaten en CAL sobre creación de la línea aérea de bandera. LIMA 10 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Constitución del Perú fue tema de debate en el CAL. LIMA 10 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Trabajadores de Corpac anuncian paro de 72 horas. LIMA 11 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. COMEX le mintió al presidente Humala sobre aerolínea de bandera LIMA 11 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Constitución del 93 perjudicó a la aviación comercial peruana. LIMA 11 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Libro analiza información financiera de Iberia, Ryanair, Lan, Lufthansa y British Airways. LIMA 12 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe.

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Ex Trabajadores de AeroPerú protestaron durante el debate por creación de Línea aérea de Bandera. LIMA 12 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Instituto Peruano de Derecho Aéreo apoya línea aérea de bandera. Lima 13 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe.

PLANA PERIODISTICA. Se debe investigar destino de mil millones de dólares de regalías que pagó LAP al MTC. Lima 14 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe.

PLANA PERIODISTICA. Empresa estatal Air China tiene beneficios, dice Dr. Palacín. Lima 14 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe.

PLANA PERIODISTICA. Información financiera prueba que líneas aéreas tienen ganancias. Lima 15 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe.

PLANA PERIODISTICA. Planteamiento presidencial de línea aérea de bandera en encuesta nacional. Lima 15 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Línea aérea de bandera no será subsidiada. Lima 15 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Canatur se equivoca para proteger monopolio aéreo. Lima 16 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Canatur se equivoca para proteger monopolio aéreo. Lima 16 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Jaujinos apoyan aerolínea peruana de bandera. Lima 17 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Libro sobre línea aérea de bandera trata los costos de los A – 319 vs. B-737-700. Lima 17 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Subsidios son convenientes para CANATUR en lugar de línea aérea de bandera. Lima 17 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. ¿Cómo funcionaría la línea aérea de bandera de bajo costo del Perú? Lima 17 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Contraloría y congreso deben investigar a la DGAC. Lima 19 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Consideran exagerada suspensión de vuelos de Peruvian Airlines. Lima 19 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Congresistas de Alianza Parlamentaria apoyan creación de aerolínea de bandera. Lima 19 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Peruvian Airlines construirá su centro de operaciones en Jauja Lima 19 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Pasajeros en el Perú tuvieron que pagar hasta 700 dólares por un pasaje aéreo nacional. Lima 20 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Trabajadores de CORPAC piden total reorganización de su empresa. Lima 23 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Periódico cusqueño apoya aerolínea de bandera. Lima 26 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Lao Airlines se convierte en nuevo cliente de Airbus con pedido de dos aviones. Lima 26 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Perú si tendrá su línea aérea de bandera. Lima 27 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Asociación de trabajadores de Aeroperú se pronuncian sobre línea aérea de bandera. Lima 28 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Estudio sobre la línea aérea de bandera del Perú analiza Boing 737 – 700. Lima 28 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. En programa de Jaime de Altahus, Alejandro Indacochea no dijo la verdad sobre Ryanair. Lima 28 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. SITE-CORPAC reclama derechos laborales. Lima 29 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Ministro de Economía habla sobre línea de bandera de bajo costo. Lima 29 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Ex presidente de CORPAC recomienda analizar observaciones sobre Aeropuerto de Chinchero. Lima 29 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Sigue batalla por una aerolínea peruana de bandera. Lima 30 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Informe de la Comisión de transferencia recomendó línea aérea de bandera de bajo costo. Lima 30 de agosto 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Ex presidente de CORPAC recomienda analizar observaciones sobre Aeropuerto de Chinchero. Lima 01 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Publicación del Colegio de Contadores de Lima destacó proyecto de Línea aérea de bandera. Lima 01 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. MTC habría pagado 43 millones de dólares por el ex hangar de Faucett. Lima 08 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Destacan importancia del acuerdo aéreo Perú – Turkia. Lima 09 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Se consolidaría el cuasimonopolio aerocomercial en el espacio aéreo peruano. Lima 10 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

HURTADO MARTÍNEZ, Raymundo. Celebrarán Día del Periodista de Aviación. Lima 15 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe

PLANA PERIODISTICA. Empresas nacionales ingresarán al mercado aerocomercial. Lima 10 de setiembre 2011. En: www.aeronoticias.com.pe