



UNIVERSIDAD
PRIVADA
DEL NORTE

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de Derecho y Ciencias Políticas

**“ LA NORMATIVIDAD AERONÁUTICA Y LOS
ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ
EN LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS”.**

Trabajo de investigación para optar al grado de:

Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas

Autor:

Marisol Amelia Flores Cordero

Asesor:

Dr. Elías Gilberto Chávez Rodríguez

Lima - Perú

2019

Tabla de contenido

RESUMEN.....	3
ABSTRACT.....	4
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1. Realidad problemática.....	5
1.6 Formulación del problema	27
1.7 Objetivos	28
1.7.1 Objetivo general.....	28
1.7.2 Objetivos específicos.....	28
CAPÍTULO II. METODOLOGÍA.....	30
2.1 Supuestos Jurídicos	30
2.1.1 Supuesto jurídico general	30
2.1.2 Supuestos jurídicos específicos.....	30
2.2 Tipo de investigación.....	30
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos	31
CAPÍTULO III. MATRIZ DE CONSISTENCIA Y CRONOGRAMA	33
OPERACIONALIZACIÓN DE LS VARIABLES.....	35
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	37
REFERENCIAS.....	38
ACTA DE AUTORIZACIÓN PARA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	42

RESUMEN

Al iniciar el presente Trabajo de Investigación sobre la normatividad aeronáutica, es preciso tomar como punto de partida el medio en el cual esta actividad se desarrolla, para luego poder abordar un análisis sobre el espacio aéreo cuya libertad de circulación está sujeta a la soberanía de los Estados, la cual provoca muchas controversias en el derecho público y privado frente a accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años.

El Perú cuenta con la Ley de Aeronáutica Civil n.º 27261 y su Reglamento para regular los problemas jurídicos originados por la actividad aeronáutica.

ABSTRACT

When starting this Research Work on aeronautical regulations, it is necessary to take as a starting point the environment in which this activity takes place, in order to then be able to undertake an analysis on the airspace whose freedom of movement is subject to the sovereignty of the States, which has caused many controversies in public and private law regarding civil aviation accidents in Peru in the last 20 years. Peru has the Civil Aeronautical Law No. 27261 and its Regulations to regulate legal problems caused by aeronautical activity.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

En el Perú la demanda de los servicios aéreos ha ido en aumento a comparación de hace diez o veinte años atrás, si bien es conocido la tecnología ha evolucionado, los aviones cada vez son más grandes y su capacidad de pasajeros y carga han aumentado. Ahora tenemos aviones muy sofisticados como los Boeing de tecnología norteamericana y los Airbus de tecnología europea que son aviones con capacidad para 200 hasta 700 personas aproximadamente, los cuales cuentan con tableros electrónicos, pantallas digitales, dos motores, avances que han hecho que muchos usuarios nacionales o extranjeros nos beneficiemos con estos servicios ya que son más rápidos y más seguros. Sin embargo podemos observar que a nivel nacional e internacional siguen sucediendo accidentes aéreos los cuales han sido devastadores, tomando en consideración por la altura en la cual se movilizan estas naves y por el tamaño y peso que tienen estas aeronaves.

La Aviación Civil del Perú está incrementando a sus servicios nuevas rutas; mas compañías internacionales están llegando a nuestro país y esto crea más turismo, más trabajo para los peruanos, y mayor dinamismo en la economía interna del país, pero también a su vez se incrementa la congestión aérea y mayores riesgos que manejar, aunado a nuevas exigencias de adaptación automatizadas de las aeronaves, y en algunos casos de compleja maniobrabilidad o inter operatividad, consecuentemente todo ello y los imponderables errores humanos, mecánicos o de procedimientos, conlleva a que ocurran nuevos tipos de incidentes o accidentes aéreos. Los aviones que nos transportan con seguridad no son sólo

responsabilidad de los Pilotos, de los controladores aéreos, o de los técnicos que se encargan del mantenimiento, sino que se debe a la interrelación existente entre las diferentes áreas que intervienen en la seguridad aérea que sostiene al transporte aéreo. Los accidentes aéreos pueden presentarse por varios factores: por un lado puede ser por falla humana que pueden ser cometidas por los pilotos de aviación, por parte de los controladores aéreo, o el personal interviniente en el transporte aéreo, o una falla mecánica en las aeronaves y por último el clima que en temporadas se presenta adverso para la aviación.

Siendo la aviación civil una actividad de alto riesgo según las leyes internacionales y nacionales, esta requiere que para ejercerla tenga delineado un marco jurídico y normas aeronáutica que le dé el soporte y la seguridad para que esta pueda desarrollarse con los más altos estándares de seguridad y eficiencia. De lo dicho anteriormente se colige, que toda aeronave en prevención debe sujetarse estrictamente a las siguientes leyes, normas, convenios, tratados y condiciones por seguridad que se detallan:

Constitución Política del Perú Artículo 54 dice:

El territorio Peruano es inviolable e inalienable y su espacio aéreo del cual está cubierto ejerce total soberanía y jurisdicción sobre este.

Constitución Política del Perú Artículo 55 señala:

Los tratados que el Estado celebre forman parte del derecho nacional.

Convenio de Chicago, Artículo 29 dice:

Documentos que deben llevar las aeronaves. Toda aeronave de un Estado contratante debe de llevar abordo siguientes documentos de navegación internacional,

- Certificado de matrícula.

- Certificado de aeronavegabilidad.
- Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.
- Diario de abordo.
- Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- Si lleva pasajeros, una lista de los nombres, lugar de embarco y destino.

Convenio de Montreal, en su Artículo 17 dice:

El transportista es responsable del daño causado en caso de causar la muerte y/o lesión física o psicológica de los pasajeros los cuales se encuentren a bordo de la aeronave o durante el embarque o desembarque.

Convenio de Montreal en su Artículo 21 dice:

El transportista deberá indemnizar a los deudos en caso de muerte de los pasajeros, el transportista no podrá excluir ni limitar su responsabilidad siempre y cuando que no exceda de 100 000 derechos especiales de giro por pasajero y que la muerte haya sido ocasionada por negligencia o a otra acción u omisión indebida del transportista. Y no por acciones propias del pasajero.

Convenio de Montreal, Artículo 35 dice:

El derecho a la indemnización se extinguirá si los familiares de las víctimas no realizan una acción legal dentro del periodo señalado por las normas aeronáuticas, las cuales son de dos años, contabilizados desde la fecha llegada de la aeronave a su destino.

La Aviación Civil Nacional tiene normas con estándares internacionales establecidas por la (OACI) La Organización de Aviación Civil Internacional, las cuales han sido adoptadas en el Perú y en la mayoría de países del mundo, con el objeto de hacer viable el

tráfico aéreo mundial, adecuándolas en lo que se llama las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAPs), que a su vez cuenta con una supervisión y control del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), de la cual dependen las áreas de tránsito aéreo, el área de aeronavegabilidad, las áreas meteorológicas, las áreas de ayuda a la aeronavegación, comunicación, información de aeródromo, servicios de rescate contra incendios entre otras. Asimismo la mayoría de compañías aéreas comerciales están adscritas a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la cual sirve de soporte y asesoramiento a las compañías aéreas para el óptimo mantenimiento y performance del estado operacional de las aeronaves.

Las normas que regulan la Aeronáutica Civil en nuestro país, se rigen por la Constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales vigentes, por la presente Ley 27261, sus reglamentos y por los usos y costumbres de la actividad aeronáutica internacional.

La Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) como el ente encargado del Ministerio de Transportes, esta Dirección General de Aeronáutica Civil en su artículo 11 nos menciona sus facultades para supervisar e inspeccionar todas las actividades aeronáuticas civiles en el Perú.

La Ley de Aeronáutica en su artículo 114 dice:

Que es responsabilidad del organismo de control de tránsito aéreo por muerte o lesiones, este es responsable de los daños y perjuicios causados, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o en las operaciones de embarque o desembarque.

La Ley de aeronáutica civil en el artículo 121 menciona:

Sobre la responsabilidad de los operadores de tránsito aéreo en casos de muerte de pasajeros, se determinará en la reglamentación respectiva.

Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por los daños a las aeronaves y a las personas transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie.

Los organismos de control de tránsito aéreo no son responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hecho de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información dada por otro organismo similar o por la propia aeronave, siempre que prueben que han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño. La presunción de culpa por parte del control de tránsito aéreo es cuando, sin causa justificada no se brinda la información de las grabaciones y registros de los mensajes entre los organismos de control de tránsito aéreo y agentes de las aeronaves.

Además es importante mencionar, y para poder entender el escenario donde se ubica nuestra aviación civil, que nuestro país presenta una diversidad geográfica y climática, y con mayor impacto en la zona de la sierra y en la selva, cuyo clima muchas veces no es propicio para las operaciones de las aeronaves, presentándose grandes bancos de nubes, fuertes lluvias, granizadas, rayos, entre otros. Los factores climáticos muchas veces no brindan las condiciones seguras para un despegue y aterrizaje de aeronaves, las cuales deben de contar con un sistema especializado de aviso y de detección de anomalías que garantice la detección a tiempo de cualquier problema para señalar y advertir las área de riesgo y/o peligros, debiendo tener presente ante todo, la seguridad, la responsabilidad, la prevención y la protección de los derechos de la persona humana consagrados en el artículo 1.1 de la

Convención Americana, la cual debe ser la principal prioridad dentro del sistema aeronáutico.

Casos Emblemáticos de Desastres Aéreos

Como hechos importantes sobre accidentes catastróficos podemos mencionar los siguientes casos:

- El accidente de aviación del club alianza lima el 08 de diciembre de 1987, en las costas de la zona de Ventanilla, lo cual se debió a un error del piloto al pretender realizar un vuelo con referencia visual sobre el mar, estando aun dentro de la neblina. Esto llevo años de investigación y fue muy hermético debido a que el avión un FK 27-200 era de propiedad de la Marina de Guerra del Perú.
<https://expedienteoculto.blogspot.com/2014/10/la-tragedia-del-fokker-f-27-entre-la.html>
- Otro caso emblemático, fue el del LAN PERU 603 que despegó del aeropuerto de Lima con destino Santiago de Chile la noche del 02 de Octubre de 1996, y que debido a que sus tomas estáticas que se encontraban en la parte inferior del fuselaje habían sido cubiertas por material de plástico plásticos, dejado por el personal técnico en unas tareas de mantenimiento, lo cual ocasionó que el avión se afectara totalmente su sistema de navegación área y aunado a la errónea decisión del piloto, se estrellara en al mar a 30 kilómetros al norte de lima.
<https://www.transponder1200.com/descuido-mortal-vuelo-603-de-aeroperu/>
- El vuelo de Faucett 251 de Lima para Arequipa fue otra tragedia ocurrido el 29 de febrero de 1996, donde debido a una falla humana del puesto de pilotaje al seleccionar

un reglaje altimétrico errado, el avión impactó a 07 millas del aeropuerto de Arequipa, muriendo todos sus pasajeros. <https://diariocorreo.pe/peru/ciudad-de-infierno-568463/>

- La aviación civil española en uno de sus aviones de la compañía Spanair que despegaba desde el aeropuerto Madrid-Barajas con rumbo hacia Gran Canaria sufrió un fatal accidente durante el ascenso inicial, un 20 de agosto del año 2008, sobrevivieron solamente 18 personas con de diversa lesiones, falleciendo 154 personas. (Lorente Martínez I., 2015).

Todos estos casos de desastres aéreos en la aviación civil, ocasionados por errores humanos, técnicos o por condiciones meteorológicas adversas, nos lleva a reflexionar si nuestras Leyes o Normatividades aeronáuticas estén en simetría con las exigencias y el desarrollo galopante de la aviación civil, debido a que como es de conocimiento público el mundo de la aviación en general cambia vertiginosamente día a día. Asimismo debemos constatar si el Estado peruano está desarrollando una cultura de prevención de accidentes e incidentes en toda la aviación, con la participación de todos los agentes aeronáuticos dentro de marco de legalidad nacional e internacional.

En ese sentido creo que todavía hay mucho trabajo para desarrollar e implementar por los actores de la comunidad aeronáutica (autoridad aeronáutica, compañías aéreas, transportistas de aviación, proveedores de servicios de tránsito aéreo, de servicios aeroportuarias y personal aeronáutico), en aras de minimizar al máximo los incidentes y accidentes aéreos los cuales repercuten en la imagen de nuestro país.

1.2 Antecedentes –Estudios previos

Primera Estudio.-

Al hablar sobre los accidentes aéreos, Doudouh (2014) en su Tesis Doctoral “*La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los Procesos Judiciales en Derecho Comparado*”. Sostiene que:

Jamás entenderemos las verdaderas causas de los accidentes, lo cual hace que el riesgo cero no se vaya a alcanzar con lo que nunca habrá una verdadera justicia ¿por qué? nadie quiere tomar la iniciativa especialmente las compañías del seguro, en encontrar fórmulas y soluciones que pueden tener cabida. Ante este silencio legislativo y contradictorio, en mi opinión y tomando en consideración los puntos de vista de los diferentes autores, los documentos analizados y el contenido confidencial de los documentos no alcanzados, durante más de 10 años de trabajo, los accidentes aéreos se deben a una combinación de causas (concausas), estando en la mayoría de ellos involucrados hasta más de cuatro agentes aeronáuticos; Es decir que el juez debe tener en cuenta a la hora de establecer el informe de instrucción, o la sentencia, la proporcionalidad de las causas (por poner ejemplos, un accidente se debe a los errores de los siguientes agentes: 25% al medio ambiente “la administración meteorológica”, 25% a la compañía aérea, 15% a los agentes de tránsito aéreo, 30% al fabricante, 5% a la ignorancia “al progreso científico”. Otro ejemplo: el accidente se debe a 50% al piloto y a la compañía, 20% al constructor, 10% al tránsito, 15% a la administración de supervisión, y los 5 % restantes siempre va a ser debido a la ignorancia, al progreso y al avance científico, a otras causas que ignoramos debido a que no somos completos, y perfectos.

He considerado esta Tesis Doctoral de derecho comparado, como un valioso antecedente para el desarrollo de mi investigación, debido a que en ella se toma en cuenta las **2 categorías** de mi trabajo de investigación. Por una parte el tema de la legislación aeronáutica a nivel mundial específicamente de Europa, los postulados de la OACI y los acuerdos o tratados internacionales que existen. Asimismo se refiere a los agentes aeronáuticos que intervienen en la actividad aérea y cuáles son sus responsabilidades de tipo administrativo, civil y penal. Se precisa claramente de las causas de los accidentes aéreos haciendo énfasis en el alto porcentaje de las fallas de los pilotos y un porcentaje mínimo a la ignorancia “al progreso científico”. Además se refiere a la implementación de medidas y sistemas de seguridad para prevenir accidentes e incidentes de aviación, son planteadas en dicho trabajo. Finalmente se aborda las implicancias de los accidentes aéreos y sus secuelas dentro del mundo de la aviación haciendo un realce importante en el tema de las indemnizaciones y las legislaciones que la contemplan.

Segunda Estudio.-

Al referirse sobre el nuevo régimen jurídico del sector aéreo en España, Saura (2017) en su Tesis doctoral titulada “*Transformación y Nuevo Régimen Jurídico del Sector Aéreo en España: Liberalización y privatización Aeronáutica y aeroportuaria*”. Afirma que: Estos cambios, a los que se sucesivamente se adicionará nueva normativa, han producido severas e intensas transformaciones en cuanto al modelo de gestión aeronáutica y aeroportuaria en nuestro país, produciendo toda una serie de efectos jurídicos, económicos y sociales que son dignos de un profundo análisis desde la óptica del Derecho Público y en concreto, desde el Derecho Administrativo.

Se ha tomado en cuenta esta Tesis doctoral comparada, como un importante insumo para el desarrollo de mi investigación, específicamente para *mi categoría 1*, debido a que en España se tomaron profundos cambios en el sector aéreo, como consecuencia de los procesos de reforma que se iniciaron en el año 2010. Estos cambio se dieron en la nueva normativa para la gestión de aviación civil y un nuevo modelo de gestión aeronáutica y aeroportuaria, que conllevaron a la liberalización de algunos servicios de navegación aérea, la transformación jurídica del gestor de la infraestructura (AENA) y la privatización de algunos servicios de aeronavegación.

De hecho esto le da un nuevo marco legal a la aviación civil española poniéndola en contexto con las exigencias y transformaciones a nivel mundial.

Tercer Estudio.-

Al hablar sobre el objetivo de la investigación de los accidentes aéreos, la Organización de Aviación Civil Internacional (2016), en su anexo 13 al convenio sobre aviación civil internacional denominado “Investigación de accidentes e incidentes de aviación”, sostiene que:

“El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.”(P.3-1)

Bajo mi criterio he considerado este documento, denominado anexo 3 de la OACI 2, porque guarda relación directa con mi *categoría número 2* de mi trabajo, debido a que nos presenta claramente, como se deben de llevar las investigaciones de accidentes aéreos, su finalidad y propósito, enfatizando que esta no tiene carácter sancionador y se busca encontrar

porque fallaron las barreras que impiden los accidentes e incidentes graves. Efectivamente, las investigaciones de los accidentes aéreos se realizan para determinar las circunstancias del accidente aéreo, el entorno y las posibles fallas de los equipos, de las aeronaves o errores de carácter humano. Por ningún motivo esta investigación de carácter altamente técnico, no determinara ni sugerirá culpabilidad, porque estaría desnaturalizándose el propósito de la investigación. Es por eso, que al finalizar una investigación de accidentes e incidentes, la autoridad encargada realiza todas las recomendaciones que hubiera hacia las instituciones o personas que determinara con el solo fin de mejorar la seguridad de la aviación civil.

Cuarto Estudio.-

Al referirse a la investigación de accidentes de aviación y sus procedimientos, la ley de aeronáutica civil N°27261 señala en su artículo 154° que:

“Todo accidente de aviación será investigado por la comisión de investigación de accidentes de aviación, a fin de determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar que se repitan” (congreso de la república, 2015, p.40).

Es de gran relevancia, tomar en consideración lo que enmarca la ley de aeronáutica civil del Perú, visto que contempla a mis 02 categorías referidas al marco principal normativo y sustento de la aviación civil, y por el otro lado a la conformación del equipo de investigación de los accidentes aéreos, que realiza sus funciones de investigación de acuerdo a criterios técnicos, dependiendo directamente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. El proceso de investigación de accidentes se lleva con personal altamente calificado de acuerdo a su reglamentación y atribuciones, requiriendo de otros profesionales si el caso lo ameritara.

Quinto Estudio.-

Las recomendaciones en materia de seguridad operacional, en el informe final de la comisión de investigación de accidentes, publicada por la Dirección General de Aeronáutica Civil en su Anexo técnico “*investigación de accidentes e incidentes*” 2017, concluyen que;

Las recomendaciones de seguridad operacional, que devienen de la investigación de accidentes e incidentes, deberían de ser formuladas y comunicadas por la CIAA que tiene a su cargo la investigación, pero en aras de la seguridad operacional, otros Estados también podrían emitir recomendaciones, siempre y cuando estas sean coordinadas con la Comisión de investigación de Accidentes de Aviación.

He tenido presente este anexo técnico “*investigación de accidentes e incidentes*” de la CIAA, porque apoya la investigación de mi categoría n°2, y lo considero de mucha relevancia debido a que este documento nos va guiando sobre todos los procedimientos y requisitos de cómo se debe llevar a cabo una investigación de este tipo, y además de las tareas y cronologías de deben seguir los especialistas en aeronavegación y aeropuertos.

Sexto Estudio.-

De acuerdo a lo contemplado en el *Manual de reglamentación de transporte aéreo internacional*, doc.9626 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2004) fundamenta que:

La reglamentación consiste en dictar normas en virtud de cierta autoridad con miras a lograr y mantener el nivel deseado de orden. Toda reglamentación supone procedimientos, es decir, una diversidad de formas de actuar por parte de personas cuya interacción permite establecer y mantener determinado resultado en relación con el objeto o la entidad que se

desea reglamentar; una estructura, o sea, los organismos o entidades interesados, así como un marco jurídico (licencias, reglamentos, acuerdos, etc.); y por último, un contenido, es decir, el objeto de la reglamentación (acceso a los mercados, fijación de precios, capacidad, etc.).

He tomado en consideración el apoyo de este valioso documento de la aviación civil, porque me apoya a sostener mi categoría N°1. Concedor que el transporte aéreo internacional, es de interés de organismos nacionales e internacionales, de las compañías aéreas, de los proveedores de servicios, de los explotadores de las compañías de aviación y de los aeropuertos, de los usuarios externos e internos, de los fabricantes de aeronaves, de las compañías de seguros de la aviación, de las personas o entidades que financian la aviación, del turismo y comercio entre otros, es de imperiosa necesidad que toda esa macro estructura aeronáutica este reglamentada en forma estandarizada para el mundo aeronáutico. Es por eso que el manual de la Reglamentación de la aviación internacional está orientada a satisfacer las necesidades de todos estos grupos y organismos que son parte de los Estados contratantes.

1.3. Definiciones Conceptuales y Teorías

Accidente.- Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento

en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

1. cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se desprenden de la aeronave, o por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales,
2. La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan su estructura, su características de vuelo; les exigen una reparación excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.(OACI,2016)

Aeronave.- Es toda máquina que puede mantenerse, suspenderse en la atmósfera por acción del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra (AOCI, 2016)

Actuación Humana.- Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas. (OACI, 2007)

Autoridad Aeronáutica Civil: La Autoridad Aeronáutica corresponde al Ministerio de Transportes, y Comunicaciones quien la ejerce a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. (DGAC, 2013)

Autoridad de Investigación de Accidentes.- Autoridad designada por un Estado como encargada de las investigaciones de accidentes e incidentes en el contexto del anexo 13 de la OACI. (OACI, 2016)

Autoridad competente.-

- a) En cuanto a los vuelos sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado de matrícula.
- b) En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar: la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía sobre el territorio sobrevolado. (OACI, 2007)

Avión (Aeroplano).- Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo (Documento 4444-2015)

Causas.- Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal. (OACI, 2016)

Centro coordinador de salvamento.- Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento. (OACI, 2007)

CIAA.- Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Perú. (MTC, 2017)

Convenio.- Acuerdo o pacto. En lo relacionado al tema internacional

Convenio de Chicago.- Designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. (MTC, 2017)

Convenio de Varsovia.- “Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional”, firmado en Varsovia en 1929 (“Sistema de Varsovia”)

Convenio de Montreal.- Firmado en Montreal, en 1999 (“Sistema de Montreal”).

Convenio de Chicago.- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

CORPAC.- Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Civil S.A. Empresa de propiedad exclusiva del Estado, Opera el tránsito aéreo; establece, administra y conserva los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas, informes climáticos y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas del país. (Página Web, CORPAC, 2018).

Error operacional.- Acciones u omisiones no intencionales del personal operativo (pilotos, controladores de tránsito aéreo, personal de mantenimiento o personal de operaciones de 10 aeródromo) conducentes a desviaciones respecto de las intenciones o expectativas del personal operativo o de la organización, que pueden afectar los márgenes de seguridad operacional. (DGAC, 2013).

Estado de Matricula.- Estado en el cual está matriculada la aeronave. (OACI, 2016)

Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves. (OACI, 2016)

Factores Contribuyentes.- Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores

contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal. (OACI, 2016)

Factores Humanos (F.H).- A campo multidisciplinario dedicado a la optimización del rendimiento humano y la reducción del error en las actividades aeronáuticas.

Incidente grave.- Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal. (OACI, 2016)

Investigación.- Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional. (OACI, 2016)

Investigador encargado.- Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación. (OACI, 2016)

Jurisdicción.- La indemnización por daños se iniciara a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, ante el tribunal del domicilio del transportista, ante la oficina principal, o en el lugar donde se celebró el contrato o por último en el tribunal del lugar de destino (diccionario Jurídico, 2015)

Normas Aeronáuticas.- Son disposiciones que la DGAC emite en el ejercicio de las atribuciones que le otorga la Ley, para regular aquellas materias de orden técnico u operacional, tendientes a resguardar la seguridad aérea.

LAP.- Lima Airport Partners S.R.L. Empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. (DGAC, 2016).

Método Recomendado.- Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes (OACI, 2016).

Nivel de Seguridad Operacional.- Es el grado de seguridad operacional de un sistema. Es una propiedad emergente en el sistema, que representa la calidad del mismo con respecto a la seguridad operacional. Se expresa mediante indicadores de seguridad operacional (DGAC, 2013).

Norma.- Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes (OACI, 2016).

OACI.- La organización de aviación civil internacional, es un organismo especializado de las Naciones Unidas, creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo (OACI, 2016).

Programa de Seguridad Operacional del Estado Peruano (SSP).- Es el conjunto integrado de reglamentación y actividades destinadas a mejorar la seguridad operacional. Comprende actividades específicas de seguridad operacional que debe realizar el Estado y reglamentos y directrices promulgados por el Estado para apoyar el cumplimiento de sus responsabilidades con respecto a la realización segura y eficiente de las actividades de aviación civil en el Estado. Se establece con el propósito de lograr un nivel aceptable de seguridad operacional (Acceptable Level of Safety – ALoS), por lo que corresponde a la DGAC del Perú, como entidad competente dentro del Estado Peruano, liderar la estructuración e implantación de este sistema. (DGAC, 2016).

https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/seguridad_aeronautica/seguridad_operacional.html

Proveedores de Servicios Aeronáuticos (PSA).- Son los que proveen servicios aeronáuticos dentro del sistema aeronáutico, tales como los explotadores de servicio de transporte aéreo, las organizaciones de mantenimiento aeronáutico, organizaciones responsables del diseño y/o fabricación de aeronaves, centros de instrucción de aeronáutica civil, explotadores de aeródromos y proveedores de servicio de tránsito aéreo. (DGAC, 2013)

Recomendación sobre seguridad operacional.- Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional

pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional. (OACI, 2016).

Reglamentación.- Conjunto de normas y disposiciones que regulan los aspectos de orden técnico y operativo que regulan las actividades aeronáuticas civiles (DGAC, 2018).

Regulación Aeronáutica del Perú.- Es el conjunto ordenado de Normas y disposiciones que regulan los aspectos de orden técnico y operativo de las actividades aeronáuticas civiles, que son aprobadas y emitidas por la DGAC, a través de una resolución directoral, siendo su cumplimiento obligatorio (DGAC, 2018).

Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR).- Es el conjunto ordenado de reglas y procedimientos convenidos por los Estados miembros, con la finalidad de implementar las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional en la región latinoamericana (DGAC, 2018).

1.4. Teorías

Teoría de la Soberanía Restringida

Esta teoría, sostenida entre otros por Ambrosiana, L'e Goff, Videla Escalada, (1934), reconocen que:

La soberanía del Estado sobre el espacio aéreo que lo recubre, pero no en forma absoluta sino admitiendo que el “imperio” estaría limitado por el derecho de pasaje inofensivo o inocente a través de él.

Y no debe verse en este derecho de pasaje inofensivo una servidumbre de paso (como algunos lo han sostenido para criticar esta posición) ya que no quedarían configurados los

extremos que caracterizan a este instituto de derecho privado, no hay desmembración de dominio, no hay fundo dominante y fundo sirviente (p.122).

Teoría de las Libertades del Aire

El tema de la Libertades del aire fue una de las teorías que se debatieron en la Conferencia de Chicago del año 1944, debido al interés que tenía los Estados Unidos en imponer la liberalización del tráfico aéreo internacional y la otra posición por parte de Inglaterra con su tesis de proteccionismo. Según lo que plantea Freyre (2003).

Los Estados Unidos de Norteamérica argumentaban que lo mejor era la libertad de empresa y la libertad de concurrencia, de tal forma se establecía una suerte de libertad absoluta para impulsar los servicios de transporte aéreo internacionales, orientados a al manejo de las rutas aéreas y sus escalas, tarifas y frecuencias.

El enfoque proteccionista proponía crear una cooperación, que estuviera dirigida por un organismo comunitario, que buscara el equilibrio entre las capacidades y demandas de tráfico de los Estados.

Teoría de la soberanía absoluta

Sobre esta corriente Erdezoain (2003) sostiene que:

El Estado subyacente ejerce una soberanía absoluta y sin restricciones sobre el espacio aéreo que envuelve su territorio.

Que la teoría de la soberanía absoluta ha sido consagrada en las legislaciones estatales, es cierto y palpable. Pero merece un análisis más detenido la afirmación de que esta teoría ha sido consagrada en derecho internacional positiva como lo sostiene la inmensa mayoría por no decir la totalidad de los brillantes juristas que se ocupan de la materia. (p.123)

1.5 Justificación

Hace aproximadamente cinco años empecé a estudiar la carrera de Derecho y siendo conocedora que tenía que hacer mi Proyecto de Tesis y mi Tesis al finalizar mi carrera de Derecho, me fui involucrando con el estudio del Derecho Aeronáutico el cual siempre lo sentí interesante y poco estudiado por los profesionales del derecho.

El Derecho Aeronáutico y la aviación civil presentan grandes retos jurídicos cuando sucede un accidente aéreo, debido a la complejidad de los temas que están en juego. Varias ramas del derecho, se involucran para canalizar las demandas de los interesados, tales como el Derecho Mercantil, el Derecho Administrativo, el derecho Aeronáutico, El derecho Civil y el Derecho penal entre otros. De acuerdo a la información recogida en general sobre accidentes aéreos y a las conclusiones y recomendaciones de los informes finales de las comisiones de investigación de Accidentes Aéreos se puede colegir, que las leyes y normatividad aeronáutica podrían presentar ciertos vacíos legales o de carácter técnico, o que algunas de sus normas no estén dando el soporte o marco legal acorde a la realidad de la aviación civil y sus grandes avances y desafíos de estos tiempos.

Asimismo es posible suponer que existiendo la norma legal y técnica, en alguna parte de la cadena de responsabilidades y funciones, o en algunos estamentos dentro de la comunidad aeronáutica, no se están aplicando correctamente la normatividad aeronáutica, y es posible suponer que la parte de control, supervisión y monitoreo no están siendo rigurosamente eficaces, lo que está ocasionando un sin número de ocurrencias, eventos técnicos-operativos, incidentes o accidentes aéreos.

Otro elemento a tomar en cuenta como justificación para desarrollar mi tema, es que las coordinaciones e informaciones de carácter técnico-operacional dentro de la normativa, están teniendo ciertos retrasos, y no se están dando de manera oportuna y eficiente entre los agentes del mundo aeronáutico, lo cual ha conllevado a muchos incidentes e accidentes a nivel mundial. Y finalmente lo que si me queda bastante claro es que las regulaciones de prevención de la seguridad aérea a nivel mundial y Nacional aún no han alcanzado los objetivos para los cuales fueron creados, y que para el caso de nuestro país, aún nos falta desarrollar una Cultura de Prevención de Incidentes o accidentes, que sea de orden transversal y que sea la base para el desarrollo de la aviación civil.

De hecho, estoy segura que los accidentes aéreos seguirán sucediendo a nivel mundial, pero creo que si nuestras leyes y reglamentos, y normas de carácter técnico van de la mano con la realidad de la aviación mundial, tomando lo mejor y lo que sea necesario de las legislaciones internacionales y/o jurisprudencias, adoptando oportunamente las normas y recomendaciones de la organización de aviación civil internacional en temas de seguridad y prevención de eventos aeronáuticos, y por otro lado suscribiendo tratados o convenios bilaterales o multilaterales que aúnan esfuerzos en temas de seguridad operacional, todas estas medidas y acciones redundaran enormemente a disminuir los accidentes aéreos en nuestro país.

1.6 Formulación del problema

Problema general

¿Cuáles es la relación entre la Normativa aeronáutica y los Accidentes de Aviación Civil en el Perú en los últimos 20 años?

Problemas específicos

P.1 ¿Qué normativa aeronáutica existe respecto a los accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años?

P.2 ¿Porque la cultura de prevención de accidentes e incidentes de la aviación civil, según la normatividad aeronáutica, no refleja los resultados esperados?

P.3. ¿Cuáles son las causas de los accidentes aéreos que ocurren en la aviación civil en el Perú en los últimos 20 años?

P.4 ¿Qué repercusiones tienen los accidentes aéreos en la aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años?

1.7 Objetivos

1.7.1 Objetivo general

Analizar cuál es la relación entre la normativa aeronáutica y los accidentes de la aviación civil en el Perú en los últimos 20 años.

1.7.2 Objetivos específicos

O.E.1 Describir que Normativa Aeronáutica existe respecto a los accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años.

O.E.2 Identificar las brechas que existen en la implementación y desarrollo de la cultura de prevención de accidentes e incidentes de aviación civil, según la normatividad aeronáutica

O.E.3 Identificar las causas de accidentes de aviación civil ocurrieron en el Perú, en los últimos 20 años.

O.E.4 Analizar las repercusiones que tienen los accidentes de aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años.

CAPÍTULO II. METODOLOGÍA

2.1 Supuestos Jurídicos

Para mi investigación he enunciado los siguientes supuestos jurídicos

2.1.1 Supuesto jurídico general

Existe una relación significativa entre la normatividad aeronáutica y los accidentes de aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años.

2.1.2 Supuestos jurídicos específicos

S.J.1 Existe relevante información de la normativa aeronáutica, respecto a los accidentes de aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años

S.J.2 Dentro del contexto de la normatividad aeronáutica, la cultura de prevención de accidentes e incidentes de aviación civil en el Perú, no se encuentra aún consolidada.

S.J.3 Existen diferentes causas que han provocado los accidentes aéreos en la aviación civil del Perú, en los últimos 20 años

S.J.4 Los accidentes de aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años han tenido fuertes repercusiones en diferentes aspectos aeronáuticos, jurídicos, económicos, sociales e imagen

2.2 Tipo de investigación

El tipo de investigación es **Descriptivo-Explicativo, con enfoque Cualitativo.**

Algunas veces una investigación puede caracterizarse como básicamente exploratorio,

descriptiva, correlacional o explicativa, pero no situarse únicamente como tal. Esto es, aunque un estudio sea en esencia exploratorio contendrá elementos descriptivos; o bien, un estudio correlacional incluirá componentes descriptivos, y lo mismo ocurre con los demás alcances (Hernández et al.2010)

El diseño es **No experimental de corte transversal**

2.3. Población y muestra (Materiales, instrumentos y métodos)

La población está constituida por todos los juristas especializados en aviación civil, los expertos en investigación de accidentes aéreos, autoridades del ministerio de transporte y comunicaciones en el campo de la aviación civil.

Para nuestra muestra se utilizara el **muestreo sistemático** de todos los individuos de la población.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos

Para recopilación de información en mi investigación, voy a utilizar 02 fuentes;

Fuentes secundarias:

Documentos aeronáuticos nacionales e internacionales, documentos jurídicos, leyes y reglamentos, y sentencias judiciales mediante el instrumento de *análisis documental*

Informes de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil nacional e internacional mediante el *análisis documental* y *video*.

Casos de los accidentes aéreos, mediante *análisis documental*, y videos con apoyo de las páginas web, sentencias judiciales y resoluciones administrativas, mediante el *análisis documental*.

Tesis, trabajos monografías, ponencias, revistas y artículos especializados, mediante el instrumento de *análisis documental o/y vía página web*.

Bibliografía física y virtual

Fuentes primarias:

Entrevistas a altos Funcionarios del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Juristas en Aviación Civil, y Profesionales en investigación de Accidentes Aéreos, en forma individualizada, mediante una *guía de entrevistas*, con la herramienta de *video-audio grabación*.

“Técnica orientada para obtener información de forma oral y personalizada, sobre acontecimientos vividos de los informantes en relación a la situación que se está estudiando”.

(Folgueiras, 2009)

2.5. Aspectos Éticos

- Mi proyecto de tesis está desarrollado bajo el precepto de la ética, manteniendo la originalidad y transparencia en cada una de sus componentes
- Mi investigación está de acuerdo al Reglamento de Proyecto de tesis de la UPN
- Mi investigación se ajusta a la Guía de Proyecto de Tesis de la universidad UPN
- La redacción de mi proyecto está de acuerdo a las Normas de APA en concordancia con el Manual de redacción académica de la UPN.

CAPÍTULO III. MATRIZ DE CONSISTENCIA Y CRONOGRAMA

MATRIZ DE CONSISTENCIA DE LA NORMATIVIDAD ARONAUTICA Y LOS ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL EN EL PERU. EN LOS ULTIMOS 20 AÑOS

PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTOS JURIDICOS	CATEGORIAS (VARIABLES)	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGIA TECNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Problema general</p> <p>¿Cuáles es la relación entre la Normativa aeronáutica y los Accidentes de Aviación Civil en el Perú en los últimos 20 años?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>P.1 ¿Qué normativa aeronáutica existe respecto a los accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años?</p> <p>P.2 ¿Porque la cultura de prevención de accidentes e incidentes de la aviación civil,</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Analizar cuál es la relación entre la normativa aeronáutica y los accidentes de la aviación civil en el Perú en los últimos 20 años.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>O.1 Describir que Normativa Aeronáutica existe respecto a los accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años.</p> <p>O.2 Identificar las brechas que existen en la implementación y desarrollo de la cultura de</p>	<p>Supuestos jurídicos</p> <p>Existe una relación significativa entre la normatividad aeronáutica y los accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años</p> <p>Supuesto jurídico específicos</p> <p>S.J.1 Existe relevante información de la normatividad aeronáutica, respecto a los accidentes de aviación civil en el Perú en los últimos 20 años.</p> <p>S.J.1 Dentro del contexto de la normatividad aeronáutica, la cultura de</p>	<p>Categoría independiente</p> <p>1. Normatividad aeronáutica</p>	<p>Convenios internacionales</p> <p>Legislación nacional</p> <p>Normatividad técnica</p>	<p>Numero de normas internacionales emitidas</p> <p>Numero de normas nacionales emitidas</p> <p>Numero de normas adoptadas de la legislación internacional</p> <p>Normatividad adoptadas sobre prevención de accidentes e incidentes de aviación civil en el Perú</p>	<p>Tipo de investigación: Básico</p> <p>Enfoque de la investigación: Cualitativo</p> <p>Nivel: Descriptivo/Explicativo</p> <p>Diseño de la investigación: No experimental transversal</p> <p>Población: juristas especialidad aviación civil y personal profesional en el campo de la aeronáutica</p> <p>Muestra: Muestra Sistemático</p> <p>Técnicas: Análisis documental Entrevistas (cedula de entrevistas)</p>

<p>según la normatividad aeronáutica, no refleja los resultados esperados?</p> <p>P.3 ¿Cuáles son las causas de los accidentes aéreos que ocurren en la aviación civil en el Perú en los últimos 20 años?</p> <p>P.4 ¿Qué repercusiones tienen los accidentes aéreos en la aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años?</p>	<p>prevención de accidentes e incidentes de aviación civil, según la normatividad aeronáutica</p> <p>O.3 Identificar las causas de accidentes de aviación civil que ocurrieron en el Perú, en los últimos 20 años.</p> <p>O.4 Analizar las repercusiones que tienen los accidentes de aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años.</p>	<p>prevención de accidentes e incidentes de aviación civil en el Perú, no se encuentra aún consolidada.</p> <p>S.J.3 Existen diferentes causas que han provocado los accidentes aéreos en la aviación civil de Perú, en los últimos 20 años</p> <p>S.J.4 Los accidentes de aviación civil en el Perú, en los últimos 20 años, han tenido fuertes repercusiones en diferentes aspectos aeronáuticos, jurídicos económicos, sociales e imagen.</p>	<p>Categoría (Variable) dependiente</p> <p>2.Accidentes de aviación civil en el Perú</p>	<p>Factores humanos</p> <p>Factores técnicos</p> <p>Factores de diseño</p> <p>Factores meteorológicos</p> <p>Factores de procedimientos</p>	<p>Cantidad de programas de capacitación y entrenamiento</p> <p>Medidas de prevención emitidas</p> <p>Nuevos procedimientos y tecnologías implementados</p> <p>Medidas y sistemas de prevención contra condiciones meteorológicas adversas</p> <p>Numero de manuales y guías emitidas</p>	
---	--	--	--	---	---	--

OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
Normatividad aeronáutica	Conjunto de normas o leyes, que regulan la actividad aeronáutica, tendientes a resguardar la seguridad aérea y promover el desarrollo de la aviación civil en el Perú (DGAC,2013)	La normatividad aeronáutica, representa el marco jurídico que sostiene las actividades aeronáuticas, y que regula dando un ordenamiento sistemático con el objeto de garantizar la seguridad aérea , previniendo los accidentes aéreos	<p>Convenios internacionales</p> <p>Legislación nacional</p> <p>Normas técnicas</p>	<p>Numero de normas internacionales emitidas</p> <p>Numero de normas nacionales emitidas</p> <p>Numero de normas adoptadas de la legislación internacional</p> <p>Vigencias de las normas</p>	<p>Recolección de información física y/o , vía internet</p> <p>Análisis documental</p> <p>Entrevistas sistemática</p>
Accidentes de aviación civil	Todo suceso que, en relación con la utilización de una aeronave tenga lugar, en el caso de aeronaves tripuladas, en el periodo comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el	Representa el desenlace final o la ruptura de la cadena de seguridad y de la normatividad, con consecuencias en ciertos casos catastróficas, que obligan a reevaluar en forma transversal toda la actividad aeronáutica del caso.	<p>Factores humanos</p> <p>Factores técnicos</p> <p>Factores de diseño</p>	<p>Número de cursos de capacitación e instrucción, desarrollados</p> <p>Medidas de prevención para la seguridad aérea emitidas</p> <p>Nuevos Procedimientos y tecnología implementados</p>	<p>Recolección de información física o vía internet</p> <p>Análisis documental</p> <p>Entrevistas sistemáticas</p>

	<p>caso de aeronaves no tripuladas, en el periodo comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, y durante el cual:</p> <p>a. Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de:</p> <p>i. Hallarse en la aeronave, o</p> <p>ii. Entrar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o</p> <p>iii. La exposición directa al chorro de un reactor. (Anexo 13 de la OACI,2016)</p>		<p>Factores por condiciones meteorológicas</p> <p>Factores por procedimientos</p>	<p>Medidas y sistemas de prevención contra condiciones meteorológicas adversas</p> <p>Numero de manuales y guías emitidas</p>	
--	--	--	--	--	--

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

ACTIVIDADES	AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Inicio del proyecto				X																
Recolección de fuentes e información					X	X														
Filtro de la información					X	X														
Trabajo 1					X	X	X	X												
Entrega trabajo 1								X												
Trabajo 2								X	X	X	X									
Entrega trabajo 2											X									
Trabajo 3												X	X	X	X					
Entrega trabajo 3															X					
Preparar el examen Final																X	X	X		
Entrega del examen Final																		X		

REFERENCIAS

- Amezcua Pacheco, O. (2018). “*Investigación Accidentes Aéreos*”. (Artículo de Piloto Aéreo). Recuperado de <https://studylib.es/doc/4978659/13.--investigaci%C3%B3n-de-accidentes-aereos>
- Aparicio Gallego, J. (2004). “*Consecuencias Jurídico-Penales por los Infortunios Aeronáuticos*”. Revista Derecho al Día. Artículo 59. Argentina UBA. Recuperado de <http://www.derecho.uba.ar/derechoaldia/notas/consecuencias-juridico-penales-por-los-infortunios-aeronauticos/+252>.
- Castillo Jiménez, Y. (2014). “*Tipologías Contractuales en el Derecho Aeronáutico-Régimen de Responsabilidad del transportista*”. Recuperado de <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/2423/1/37685.pdf>
- Comisión de Investigación de accidentes de Aviación (2018) *Manual de Investigación de Accidentes de Aviación. CIAA. cuarta edición.*
- Decreto supremo 050-2001-MTC “*Reglamento de la Ley de aeronáutica Civil 27261*” (agosto, 9,2001).Art.2 “Disposiciones generales”. Consejo de Ministros. Recuperado de https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales2/2018/Reglamento_Ley_Aeronautica_civil_2018_julio.pdf
- Dirección de General de Aeronáutica civil (2019). *Regulaciones aeronáuticas del Perú sobre medidas de seguridad de aviación civil para el operador de aeródromo y el proveedor de servicios.* Recuperado de

https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/rap/2019/RAP_107_rev001/11.%20control_rev_RAP107_2019.pdf

- Ettaoussi Doudouh, L. (2014). *“La Investigación de los Accidentes e Incidentes Aéreos y los Procesos Judiciales en Derecho Comparado”*. (Tesis Doctoral). Universidad Carlos III de Madrid
- Estudio Muñiz. (2018). *“Algunos Apuntes sobre la Regulación de la Aviación Civil en el Perú”*. (Artículo) Recuperado de <https://estudiomuniz.pe/algunos-apuntes-sobre-la-regulacion-de-la-aviacion-civil-en-el-peru/>
- Gustavo Marón. . (2014). *“El Accidente Aéreo y los Procesos Judiciales”*. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. CEDAE – Argentina. Sitio web: <https://cedaeonline.com.ar/2014/09/02el-accidente-aereo-y-los-procesos-judiciales/>
- Ley 27261-MTC. *Ley de Aeronáutica civil del Perú* (mayo 10,2012), Art.1:”De las normas que regulan la Aeronáutica Civil” Congreso de la República del Perú. Recuperado de https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales2/Ley_de_Aeronautica_Civil_27261.pdf
- Ley 28404 *Ley de seguridad de la aviación civil* (noviembre 8,2004), Art 1, 2,9 “autoridad competente y del programa de seguridad de aviación civil” Congreso de la República del Perú. Recuperado de https://portal.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/legales2/ley_seg_avi.pdf

- María Vassallo, C. (2013). “*Los accidentes aéreos y aspectos indemnizatorios según sus causas*”. Revista de Responsabilidad Civil y Seguros. CEDAE- Argentina. Sitio web: <https://cedaeonline.com.ar/2013/01/07/los-accidentes-aereos-y-aspectos-indemnizatorios-segun-sus-causas/>
- Mecanismo REGIONAL DE Cooperación AIG (ARCM) de Sudamérica. (2015) *Manual de procedimientos de investigación de accidentes e incidentes de aviación*, recuperado de <https://www.icao.int/SAM/Documents/2016-AIGARCM/ManProc%20AIG%20del%20ARCM.pdf>
- Organización de Aviación Civil internacional, segunda edición (2004) *Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional*. Canadá. Doc.9626. recuperado https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf
- Organización de aviación civil internacional. (2009). *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional*. Recuperado de https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/ssp-sms/doc_oaci_9859.pdf
- Organización de Aviación civil internacional. (2011). *Manual sobre Organización regional de investigación de Accidentes e Incidentes*. Montreal .OACI
- Saura Fructuoso, C. (2017). “*Transformación y Nuevo Régimen Jurídico del Sector Aéreo en España: Liberalización y privatización Aeronáutica y aeroportuaria*”. (Tesis Doctoral). Madrid.
- Tejeda León, C. (2014). “*Dejando a Nadie Contento: Análisis sobre la Legislación y Pronunciamientos del INDECOPI en la Protección del Derecho de los Consumidores*”
-

en el Ámbito del Transporte Aéreo y su efecto en los Operadores del Servicio”. (Tesis
Doctoral). Pontificia Universidad Católica del Perú.

ACTA DE AUTORIZACIÓN PARA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

El asesor **Dr. Elías Gilberto Chávez Rodríguez**, docente de la Universidad Privada del Norte, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Carrera profesional de Derecho, ha realizado el seguimiento del proceso de formulación y desarrollo del proyecto de investigación del(os) estudiante(s):

Marisol Amelia Flores Cordero

Por cuanto, **CONSIDERA** que el proyecto de investigación titulado: “LA NORMATIVIDAD AERONÁUTICA Y LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ EN LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS” para aspirar al título profesional por la Universidad Privada del Norte, reúne las condiciones adecuadas, por lo cual, **AUTORIZA** al(los) interesado(s) para su presentación.

Dr. Elías Gilberto Chávez Rodríguez

Asesor