

UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA

LA MOLINA

ESCUELA DE POST GRADO

MAESTRIA EN ADMINISTRACION



TESIS

“APLICACIÓN DE MECANISMOS ECONÓMICOS Y FINANCIEROS DIFERENTES A LOS DEL TESORO PÚBLICO, PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y ÓPTIMA OPERATIVIDAD DEL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) EN LA FAP”.

Presentado por:

JAIME PIPPER HERRERA BRAVO

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE
MAGISTER SCIENTIAE EN ADMINISTRACION**

LIMA - PERU

2009

**UNIVERSIDAD NACIONAL AGRARIA
LA MOLINA**

ESCUELA DE POST GRADO

MAESTRIA EN ADMINISTRACION

“APLICACIÓN DE MECANISMOS ECONÓMICOS Y FINANCIEROS DIFERENTES A LOS DEL TESORO PÚBLICO, PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y ÓPTIMA OPERATIVIDAD DEL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR) EN LA FAP”.

TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE

MAGISTER SCIENTIAE

Presentado por:

JAIME PIPPER HERRERA BRAVO

Sustentada y aprobada ante el siguiente jurado

**Mg. CPC. Demetrio Tello Romero
PRESIDENTE**

**M.SC. Luis Enrique Espinoza V.
PATROCINADOR**

**M.A. Ampelio Ferrando Perea
MIEMBRO**

**Mg. CPC. Pedro Quiroz Quezada
MIEMBRO**

ÍNDICE

Pág.

CAPITULO I INTRODUCCION

1.1. Realidad Problemática	08
1.2. Problema	09
1.2.1. Problema General	09
1.2.2. Problemas Específicos	09
1.3. Objetivos	10
1.3.1. Objetivo General	10
1.3.2. Objetivo Específicos	10
1.4. Hipótesis	11
1.4.1. Hipótesis General	11
1.4.2. Hipótesis Específicas	11
1.5. Justificación	12
1.6. Importancia	12
1.7. Delimitación	12
1.8. Limitación	13
1.9. Alcance	13

CAPITULO II REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. Antecedentes de la Investigación	14
2.2. Marco Teórico	20
2.3. Marco metodológico	27
2.3.1. Método de Investigación	27
2.3.2. Diseño de Investigación	27

2.3.3.	Universo	28
2.3.4.	Población	28
2.3.5.	Muestra	28
2.3.6.	Tipo de Investigación	29
2.3.7.	Nivel de Investigación	29
2.3.8.	Técnicas	29
2.3.9.	Instrumentos	31
2.3.10.	Fuentes de recolección	31
2.3.11.	Terminología	32

CAPITULO III RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1.	Análisis del Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SAR)	33
3.1.1.	Situación general	33
3.1.2.	Organismos de ejecución	33
3.1.3.	Organismos de apoyo	35
3.1.4.	Área de responsabilidad	37
3.1.5.	Organización del sistema	39
3.1.6.	Recursos SAR	41
3.1.7.	Etapas de las operaciones SAR	41
3.2.	Análisis de la Evaluación Situacional del Sistema SAR	45
3.2.1.	Problemática general	45
3.2.2.	Problemática en la preparación y capacitación al personal profesional	47
3.2.3.	Problemática en equipos de búsqueda y de rescate terrestre	48
3.2.4.	Problemática en equipamiento a las aeronaves SAR	49
3.3.	Análisis de la Necesidad del Sistema SAR	49
3.3.1.	Requerimiento necesario para el entrenamiento y capacitación al personal profesional	50
3.3.2.	Requerimiento de material para las brigadas SAR ALAR1-GRUFE-ESCOM-IVRAT-ESSEL	51
3.3.3.	Requerimiento de material necesario para equipar los helicópteros SAR	52

3.3.4. Monto económico para satisfacer las necesidades descritas	53
3.4. Análisis del Estudio del Mercado Aéreo	53
3.5. Análisis de Alternativa de Solución	56
3.5.1. Propuesta	56
3.5.2. Estudio de la recaudación	56
3.6. Análisis legal de la implementación del Sistema SAR	57
3.7. Discusión de las ventajas y desventajas de implementación de la alternativa	60
3.7.1. Ventajas	60
3.7.2. Desventajas	61
3.8. Análisis General	62

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

CITAS BIBLIOGRAFICAS

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

ANEXOS

Nº

- 1 Matriz de Consistencia
- 2 Contratación de Hipótesis
- 3 Definición Conceptual y Operacional
- 4 Operacionabilidad de Variables
- 5 Resultados de encuesta Sistema SAR
- 6 Presupuesto ejercicios SAR. FAP.
- 7 Requerimiento de material para las brigadas SAR
- 8 Equipo para los helicópteros
- 9 Movimiento de pasajeros del 2000 al 2007
- 10 Resumen de las normas para la emisión de boletos de transporte de pasajeros
- 11 Propuesta del Proyecto de Ley

CUADROS

Cuadro Nº	Título	Pág.
1	Participación porcentual del Sector Defensa en el Presupuesto de la República en relación al PBI	15
2	Radiografía del presupuesto de Defensa	16
3	Sub Centros de Salvamento Aeronautico (SCSA)	38
4	Organización del Sistema SAR	40
5	Costo de los cursos SAR	51
6	Monto económico para satisfacer las necesidades descritas	53
7	Movimiento Aeroportuario de pasajeros, 1990-2007	54
8	Recaudación anual en Dólares Americanos	55

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1.1 REALIDAD PROBLEMATICA

El transporte aéreo es el medio de comunicación que más rápido se ha desarrollado y anualmente transporta millones de pasajeros en todo el mundo. El Perú no es la excepción, durante el año 2008 se transportaron por vía aérea y en nuestro territorio, más de seis millones de pasajeros pero se prevé que esa cifra aumente, debido a la favorable coyuntura que atraviesa nuestro país.

A pesar que el mencionado medio de transporte es probablemente el más seguros de todos, eventualmente se pueden presentar accidentes y es necesario actuar de inmediato para evitar o mitigar lo máximo posible, las consecuencias del inesperado evento. Para intervenir en caso de accidentes aéreos, el Estado Peruano cuenta con el Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SAR), que depende del Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú.

Desafortunadamente, las Fuerzas Armadas del Perú por diferentes motivos, han ido perdiendo gradualmente su capacidad operativa, dentro de las cuales está la de realizar operaciones de búsqueda y salvamento con eficiencia, debido a que el limitado presupuesto que se asigna al Sector Defensa, se orienta principalmente en los Institutos Armados hacia los gastos fijos y el remanente que es alrededor del 5%, se dedica para actividades de entrenamiento del personal y mantenimiento de los equipos.

Debido a ello, existen diversas corrientes de opinión, para ver de qué manera se puede aumentar el presupuesto del Sector Defensa y en virtud de lo anteriormente mencionado, el presente trabajo explora la posibilidad de obtener fondos diferentes a los del Tesoro Público y orientarlos hacia el Sistema SAR, para conseguir que el mismo tenga una adecuada capacidad operacional, que le permita cumplir con eficiencia su responsabilidad establecida por las leyes y los convenios internacionales.

1.2 PROBLEMA

1.2.1 Problema General

En la FAP, se hace necesario contar con una Capacidad Operativa eficiente que nos permita realizar Operaciones de Búsqueda, Rescate y Salvamento Aeronáutico (SAR) con éxito y cuando la situación de una emergencia lo amerite.

¿Cómo se podría recuperar la Capacidad Operativa para Operaciones SAR en la FAP, a través de un mecanismo que no sea dependiente de los fondos del Tesoro Público?

1.2.2 Problemas Específicos

- a. ¿Establecer indicadores para la implementación y optima operatividad del Sistema SAR?
- b. ¿Establecer indicadores para la capacitación operativa eficiente del personal que labora en el Sistema SAR?
- c. ¿Determinar que diseño y aplicación de un mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público se puede crear para ser trasladado a la FAP.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

“Determinar la capacitación operativa eficiente estableciendo el diseño y aplicación de mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público, para la implementación y óptima operatividad del Sistema de Búsqueda y Salvamento (SAR) en la FAP, para el periodo 2010-2021”.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a. Calcular los indicadores para la implementación y óptima operatividad del Sistema SAR y así mejoraremos el rescate de los posibles sobrevivientes en un accidente aéreo.
- b. Evaluar los indicadores para la capacitación operativa eficiente del personal del Sistema SAR.
- c. Generar el diseño y aplicación de un mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público para recuperar el Sistema SAR.

En lo que se refiere a la limitación temporal del presente estudio, se considera los datos referidos al problema específico y que se han producido entre el 2000 al 2008.

1.8 LIMITACIÓN

De las diversas y posibles fuentes de financiamiento para la captación de recursos necesarios para el Sector Defensa, en este estudio sólo se orientará el trabajo hacia la posibilidad de determinar la factibilidad de mantener en óptimo estado de operatividad del Sistema SAR de la FAP. Para ello, se explorará la posibilidad de captar recursos a través de los explotadores del tráfico aéreo, también conocidos como compañías de transporte aéreo y que son, al igual que sus pasajeros, los directos usuarios del Sistema SAR en caso de producirse un accidente. No se ha explorado en el presente estudio, diversas fuentes de captación de recursos como el canon a la explotación de recursos naturales, impuestos extraordinarios a personas o actividades no involucradas directamente con la actividad aérea a nivel nacional.

A su vez, se prevé alguna limitación o falta de colaboración por parte de las compañías de transporte aéreo para brindar información relacionada a sus operaciones. La mencionada limitación se piensa subsanar a través de la información que se obtendrá de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

1.9 ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

Está circunscrito al ámbito geográfico nacional y orientado al Sistema SAR en su conjunto. Adicionalmente, está circunscrito a todos los Aeropuertos a nivel Nacional, así como a las compañías explotadoras de transporte aéreo y que podrían requerir en caso de emergencia, la activación del Sistema SAR.

CAPITULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

El autor ha encontrado en **América Latina** que existe la misma problemática de falta de medios de Búsqueda y Rescate (SAR) como se pretende explicar por ejemplo con algunos países de la región. En Bolivia, Venezuela y Argentina el personal es un Grupo Voluntario, Estas organizaciones tienen las características de ser 100 % civiles, sin fines de lucro, sus miembros activos son voluntarios que en su actividad normal son profesionales, trabajadores, estudiantes, etc, y brindan también su tiempo al servicio voluntario, cuentan con personería jurídica. Ninguno de sus miembros, ni la institución como tal, recibe remuneración económica alguna por los servicios prestados, toda la atención de emergencia es completamente gratuita y el sostén económico para su funcionamiento provienen en gran parte, de los mismos voluntarios que aportan semanalmente las cantidades que cada uno puede. El SAR de Chile se maneja casi igual que el SAR del Perú, para el cumplimiento de su misión, cuenta con el apoyo primario de la Fuerza Aérea de Chile y nosotros con la Fuerza aérea del Perú, de ser necesario, requiere de la participación de medios aéreos de otras Instituciones de la Defensa Nacional, de Orden y Seguridad Pública, de Servicios de la Administración del Estado y del Sector Privado, como nosotros, pero con la diferencia que el Sistema SAR de Chile, por ser parte de la FACH, recibe una buena suma de dinero a través del canon del cobre de las Fuerzas Armadas.

En el **Perú**, Desde el año 1989, las Fuerzas Armadas del Perú vienen sufriendo un recorte presupuestal progresivo y sostenido que dificulta el cumplimiento de su rol Constitucional, así como su misión asignada. Como se aprecia en el Cuadro N° 1 que se

muestra a continuación, la participación del Sector Defensa en el Presupuesto General de la República ha ido descendiendo progresivamente con respecto al PBI.

CUADRO N° 1

Participación porcentual del Sector Defensa en el Presupuesto de la República en relación al PBI.

1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
14.1	14.0	10.5	12.3	12.1	10.2	10.1	10.3	8.5	8.4	8.2	8.4

Fuente Ministerio de Defensa del Perú.

Adicionalmente al recorte progresivo en relación a la participación del PBI, la composición de los gastos en el Sector Defensa en el Perú, no permite un adecuado desarrollo de las tareas operacionales. Como se puede comprobar en el Cuadro N° 2 adjunto que muestra cifras del año 2006, el 95 % del presupuesto del sector se destina para gastos fijos que comprenden sueldos y pensiones, dejando solamente un 5% para los gastos de entrenamiento y mantenimiento de equipos.

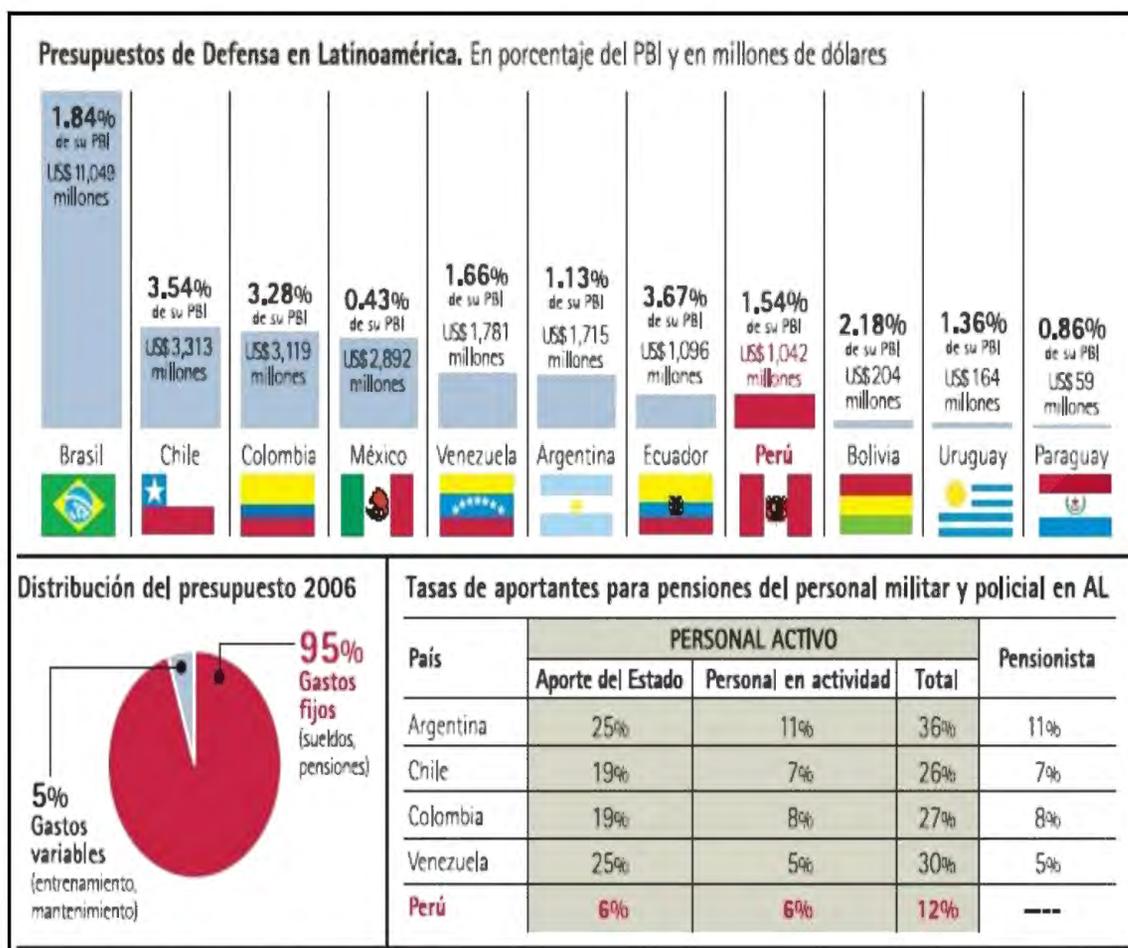
En la actualidad, como **primera área de interés**, la composición del gasto en el Sector Defensa se mantiene y es de difícil superación, toda vez que existe la voluntad política de destinar mayor gasto a los Sectores Salud y Educación, en vez de orientarlo hacia gastos en seguridad. Pero si comparamos las cifras de los Cuadros N° 1 y 2, además podremos apreciar que entre los años 2000 y 2006 se ha reducido la participación del Sector Defensa de un 8.4% hasta un 1.54% del PBI, lo que es equivalente a 1,042 millones del dólares.

En el Perú existe una concepción política común entre los partidos que alcanzaron el Gobierno, donde se ha considerado una **reducción progresiva de los gastos en el Sector Defensa**, con el propósito de redistribuir ese presupuesto en otros Sectores del Estado. Lo mencionado es una corriente de opinión que no sólo involucra a la clase política del país, sino a la de todo el continente, por lo que se prevé que la situación de recorte presupuestal difícilmente variará y por ello, es necesario que las mismas Fuerzas Armadas del Perú adopten

acciones imaginativas, para solucionar sus problemas o al menos, atenuar las consecuencias de los mismos.

CUADRO N° 2

Radiografía del presupuesto de Defensa



Fuente Diario la República.

La Segunda área de interés para explicar la situación problemática está constituida por las leyes y los tratados; la Constitución Política del Perú describe la finalidad de las Fuerzas Armadas, pero existen leyes y convenios que le confieren otros roles y responsabilidades a las mismas y en especial, a la Fuerza Aérea del Perú (FAP). Es así, que por convenio, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) le otorga al Perú una responsabilidad en su espacio aéreo y mar territorial, para las actividades de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (SAR por sus siglas en inglés).

Lo descrito es importante, si tomamos en cuenta que el Sistema Nacional de Búsqueda y Rescate Aeronáutico (SAR), debido al recorte presupuestal y sus consecuencias, no cuenta actualmente con las aeronaves, los equipos y el entrenamiento adecuado, que le permita cumplir con eficiencia la búsqueda y el rescate de los sobrevivientes de un accidente aéreo en el territorio nacional, nuestro mar territorial y el área de responsabilidad asignada al Perú para las actividades SAR, según convenio con la OACI, para desarrollar la responsabilidad descrita, se debe de contar con aeronaves y equipamientos especiales, así como específicos a la referida tarea. La FAP no cuenta con aeronaves implementadas con el equipamiento SAR y específicas para realizar a exclusividad la referida tarea, que de acuerdo al Anexo 12 de la OACI deberían poseer al menos:

- Sensores FLIR (Forward-Looking-Infrared, sensores de búsqueda con imágenes en infrarrojo)
- Equipamiento de cabina para NVG (Night-Vision-Goggles, equipamiento para vuelo nocturno con visores)
- Radar meteorológico
- Equipos DF (Direction-Finder, equipamiento para localización de señales de emergencia desde la aeronave)
- Instalaciones médicas para el traslado de heridos
- Capacidad de izamiento de heridos y rescatistas.

Adicionalmente, si consideramos lo descrito en el Cuadro N° 2, situación estructural que se mantiene a la fecha en el Sector, se tiene que el 5% de asignación presupuestal no es suficiente para todo el entrenamiento del personal y el mantenimiento de los equipos del sector. Esta situación en el ámbito de la FAP, trae como consecuencia que dicho porcentaje luego de la división correspondiente entre los tres Institutos, arroje una asignación presupuestal insuficiente para el entrenamiento adecuado y eficiente de todos los roles y misiones que debe de realizar la FAP de acuerdo a su responsabilidad descrita en la Constitución y las leyes y por lo tanto, es de entender que el entrenamiento del personal que debe de realizar operaciones SAR no es el más apropiado y debería mejorarse.

La Tercera área, Los accidentes aéreos, de interés para comprender la situación problemática, son eventos no planeados que pueden ocurrir en cualquier momento y para los cuales, se debe de contar con la **capacidad de actuar con eficiencia ante la emergencia**, ya que de no hacerlo con la celeridad debida y con el equipamiento adecuado, se atenta contra la vida de los sobrevivientes, que en la mayoría de los casos, tienen un margen muy reducido para su rescate y socorro exitoso. La mencionada capacidad, no puede ser improvisada y debe de existir con anterioridad a la ocurrencia de un evento desafortunado o accidente, ya que de no hacerlo, se limita demasiado el éxito de las operaciones de búsqueda y salvamento. Es por ello, que el Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves que tiene el Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú, **requiere de preparación y medios adecuados para la mencionada tarea, con anterioridad a la ocurrencia de cualquier accidente aéreo.**

El Sistema SAR, para su funcionamiento **requiere de un fondo que cubra los gastos de preparación de su personal y equipo, así como la adquisición de bienes, que no necesariamente sean las propias aeronaves, ni los repuestos de las mismas, para así cumplir con el mandato de la Ley y satisfacer el interés público.**

Esta situación adquiere una relevancia mayor, si se considera la **magnitud del área de responsabilidad**, que incluye a todo el territorio nacional, así como a su mar territorial. Debido a la naturaleza de las operaciones y a la celeridad que requieren las mismas, el Sistema SAR para que sea eficiente, debe de contar con Sub-centros regionales, por lo que el personal y el equipamiento deben estar distribuidos en cinco zonas como mínimo.

La Fuerza Aérea del Perú, cuando se ha visto en la obligación de realizar operaciones SAR debido a la ocurrencia de un accidente, lo ha hecho con el personal y equipamiento con que actualmente cuenta, que no es el más adecuado y que usualmente se encuentra concentrado en Lima, por lo que el éxito de estas operaciones ha sido muy reducido. En algunos casos, ha debido solicitar ayuda a otras Instituciones, Organismos del Estado y hasta compañías civiles, para improvisar el empleo de medios con los cuales no está familiarizado su personal, pero que se hacía necesario para enfrentar la emergencia. Esta situación, muchas

veces en lugar de ayudar a la solución del problema presentado, aumentaba el grado de complejidad del mismo y en algunos casos, incrementaba el riesgo de las operaciones.

En las operaciones SAR, se requieren aeronaves que cuenten con equipamiento especial que permita localizar las aeronaves siniestradas y que son motivo de la búsqueda, al menor plazo posible. Para ello se debe contar a su vez, con pilotos entrenados en la operación de estos Sistemas de localización en vuelo, tanto de día o noche y en cualquier condición meteorológica. Además, se requiere equipamiento especial para el personal de rescatistas y personal médico, ya que en la mayoría de los casos, las aeronaves se accidentan en lugares remotos, de difícil acceso y el mencionado personal debe actuar con prontitud ni bien se localice la aeronave siniestrada. Una vez que el personal rescatista y médico han cumplido su labor en el lugar del accidente, las aeronaves de rescate deben de poseer la capacidad para evacuar adecuadamente y con prontitud al personal accidentado y para ello, deben de contar con equipamiento para tratamiento médico especializado a bordo, que permita la supervivencia de los accidentados hasta llegar al centro hospitalario.

La Cuarta área involucrada en la situación problemática es la **condición expectante por la que atraviesa el Perú en la actualidad**, la misma que ha hecho incrementar el volumen de pasajeros que se transportan por su espacio aéreo, situación que adquiere mayor importancia si consideramos la ubicación estratégica de nuestro país en América del Sur, donde resulta ser paso obligado para los medios aéreos de los países vecinos que buscan transportarse desde y hacia destinos diferentes que el Perú. Debido a ello, actualmente sobrevuelan el espacio aéreo nacional cerca de 6 millones de pasajeros al año, situación que tiende a incrementarse. Este gigantesco volumen de tráfico aéreo, trae consigo la posibilidad real de que en algún momento suceda un accidente en el área de nuestra responsabilidad y debamos enfrentar el desastre con los medios que actualmente cuenta la Fuerza Aérea del Perú, los mismos que no son los adecuados y que no aseguran el éxito de las operaciones SAR.

Por lo anteriormente expuesto, se hace necesario **contar con una capacidad operativa eficiente que nos permita realizar Operaciones de Búsqueda, Rescate y Salvamento Aeronáutico (SAR) con éxito y cuando la situación de una emergencia lo amerite.**

2.2. MARCO TEÓRICO

La Constitución Política del Perú del 28 de diciembre de 1993. Tit. I, Cap. I, Art. 1º., Pág. 03. Dice que “La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”¹. El Gobierno Peruano adopta, como primer principio constitucional, que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin Supremo de la Sociedad y del Estado Peruano; debido a ello, ha firmado Convenios y Planes a nivel Internacional y Nacional como el Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, Lima 10-05-73. Título I, 1.2, Pág.02. Es en ese sentido, que el objetivo principal del Sistema de Búsqueda y Rescate está orientado hacia salvaguardar a las personas que se encuentran inmersas en un accidente aéreo.

“El Perú es Estado Signatario del **Convenio de Aviación Civil Internacional** (07-12-44), aprobado por Ley N° 10358 y que otorga una responsabilidad al Estado Peruano a través de sus correspondientes anexos, en especial en referido al SAR”².

El Estado Peruano incorpora oficialmente el texto del **Anexo 12º** “Búsqueda y Salvamento” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y es signatario del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, firmado en Lima el 10-05-73. “Cada Estado parte del presente acuerdo se compromete a:

- 1º. Aplicar las recomendaciones concernientes a los Servicios de Búsqueda y Salvamento del Plan de Navegación Aérea de la OACI, en las partes que corresponden a su territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo.
- 2º. Establecer los planes detallados para conducir las **operaciones eficientes** de búsqueda y salvamento dentro de las áreas de búsqueda y salvamento (SRR) bajo su jurisdicción.
- 3º. Aplicar, como mínimo, los procedimientos de Alerta de búsqueda y salvamento basado sobre los procedimientos contenidos en los anexos 11 y 12 al Convenio de Aviación

¹ Constitución Política del Perú (1993). Lima: Tit. I, Cap. I, Art. 1º., Pág. 03.

² Decreto legislativo N° 10358, (11-01-46). Lima: Pag.01.

Civil Internacional; en los procedimientos para los servicios de navegación aérea – reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo (Doc. 4444-RAC/501), y en los procedimientos suplementarios regionales de la OACI (Doc. 7030).

- 4º. Poner al día dichos procedimientos conforme se actualicen cualquiera de los anexos y documentos de la OACI mencionados en el presente acuerdo.
- 5º. Continuar con los acuerdos bilaterales que permiten una mejor aplicación del presente acuerdo multilateral”³.

Este acuerdo considera que ciertas situaciones que se han presentado en el pasado y que pueden presentarse en el futuro de la aviación han hecho evidente la necesidad de propender a una mayor unificación de las normas y procedimientos que se adopten en cada uno de los Estados Americanos para el suministro de Servicios de Búsqueda y Salvamento; que este servicio en la mayoría de los Estados Americanos son conjuntamente previstos por organizaciones civiles y **militares** del mismo Estado, en beneficio de la aviación en general . Asimismo, la VI Conferencia de Comandantes en Jefe y Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas, reunida en Lima en el mes de Mayo de 1966, al debatir el tema referente al “Rol de las Fuerzas Aéreas Americanas en las Operaciones de Búsqueda y Salvamento”, concluyó que era altamente deseable que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establecida por el Convenio de Aviación Civil Internacional, convoque una reunión para proceder a la pronta adopción de un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos.

El **Reglamento del acuerdo Multilateral** de Búsqueda y Salvamento, Lima 10-05-73, manifiesta lo siguiente:

“Artículo 4º.- Los servicios de búsqueda y salvamento de la mayoría de los estados americanos, **están conjuntamente provistos por organizaciones civiles y militares del mismo estado y en beneficio de la aviación en general, sin distinción.**

³ Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, (10-05-73). Lima: Tit.I, 1.2, Pág.02.

Artículo 11°.- Cada Estado Americano, parte del acuerdo multilateral de búsqueda y salvamento, deberá realizar las operaciones de búsqueda y salvamento, en su respectivo territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo.

Artículo 14°.- Cada Estado Americano, parte del acuerdo multilateral de búsqueda y salvamento, deberá **establecer planes detallados que permitan conducir en forma eficiente las operaciones de búsqueda y salvamento**, dentro de las áreas de búsqueda y salvamento (SRR) bajo su jurisdicción.

Artículo 15°.- Cada Estado Americano, parte del acuerdo multilateral de búsqueda y salvamento, deberá aplicar como mínimo, **los procedimientos de alerta de búsqueda y salvamento, basado en las normas y recomendaciones contenidas en los anexos 11 y 12 al convenio de aviación civil internacional, en los procedimientos de navegación aérea – reglamento del aire y servicio de tránsito aéreo (Doc. 4444-RAC/501) y en los procedimientos suplementarios regionales de la OACI (Doc. 7030)”⁴.**

Este reglamento especifica detalladamente las obligaciones y funciones que deben de cumplir los estados firmantes del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento.

La **Ley Orgánica de la Fuerza Aérea del Perú** - Decreto Legislativo N° 439 del 27 de septiembre de 1987. Artículo N° 14. Pág. 02. Establece que “El Comando de Operaciones (COMOP) es el Órgano de ejecución que tiene como función preparar permanentemente a las fuerzas asignadas, para la realización de las Operaciones Aeroespaciales en general y las contempladas en los planes de Operaciones en particular”⁵.

A través de este Decreto Legislativo la Fuerza Aérea del Perú, le da al Comando de Operaciones la función de que se encargue de la preparación del personal involucrado en las actividades del Sistema de Búsqueda y Salvamento.

⁴ Reglamento del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, (10-05-73). Lima: Art. 04°, 11°, 14°, 15°, Págs.02, 03, 04.

⁵ Decreto Legislativo N° 439 Ley Orgánica de la FAP, (27-09-87). Lima Art.14, Pág. 02

El **Plan para la Coordinación Nacional** de Búsqueda y Salvamento R.S. N° 071 DE/MGP del 12-02-98 Lima. Cáp. III, Art. C, Inc.3, Pág. 02. Establece en el mencionado capítulo, que “La Fuerza Aérea del Perú es responsable de las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico en todo el territorio nacional, espacio aéreo internacional bajo responsabilidad del Perú de conformidad con los acuerdos internacionales de los que es parte”⁶.

En este plan se especifica que la FAP es responsable del SAR en todo el territorio Nacional

La **Ley de Aeronáutica Civil N° 27261** del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del 08-12-00, establece que:

“Art. 150.1: La búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público.

Art. 150.2: El Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú, está encargado de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros”⁷.

A través de esta Ley se establece que el Sistema SAR está encargado a la FAP a través el MINDEF, pero es de interés público por estar en riesgo las vidas humanas que tienen que ser salvadas lo más pronto posible.

El **Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261** del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del 26-12-01. Especifica que el Ministerio de Defensa, a través de la Fuerza Aérea del Perú, es el ente encargado de la Organización y Dirección de las acciones destinadas a la ubicación de las aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

⁶ Resolución Suprema N° 071 DE/MGP plan para la Coordinación Nacional de SAR, (12-02-98). Lima: Cap.III, Art. C, Inc.3, Pág. 06.

⁷ MINTRA 08/12/00. Ley de Aeronáutica Civil N° 27261. op cit., Art. 150.1, 150.2, Pág. 186444

Asimismo este reglamento especifica lo dicho anteriormente en el párrafo anterior donde el MINDEF es el responsable y este lo deriva a la FAP para la ejecución del SAR.

El **Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento**, elaborado de conformidad con las normas del Anexo Técnico “Búsqueda y Salvamento” del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, establece un sistema integral que considera la participación del Ejército, Fuerza Aérea y Marina de Guerra del Perú, la Policía Nacional del Perú y de otras entidades y organismos públicos y privados, normando las funciones, procedimientos, responsabilidades y obligaciones de las personas naturales y jurídicas que realizan actividades de aeronáutica civil y que intervienen o son requeridos para colaborar en la ejecución de las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutico en el territorio nacional.

“El Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento en vigencia, ha sido elaborado por el Ministerio de Defensa, en coordinación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el Ministerio del Interior”⁸.

En el país no existe un estudio específico o similar que trate el tema de recuperar la capacidad operativa del Sistema SAR en la FAP con fondos distintos a los del Tesoro Público. Sin embargo, existen diversos estudios que, luego del debido proceso, se convirtieron en leyes orientadas a buscar otras formas para incrementar los fondos asignados a las Fuerzas Armadas para su equipamiento y su entrenamiento. Es así que se tiene:

- El estudio correspondiente y la Ley 4936 que creó el “Fondo de Defensa Nacional de la República” en el año 1920.
- El estudio correspondiente y la Ley 13834 que creó el “Fondo de Defensa Nacional para el Ministerio de Guerra”, en el año 1962.
- El estudio correspondiente y el Decreto Legislativo N° 554 que creó el “Fondo de Defensa Nacional para mantenimiento de capacidad operativa de Fuerzas Armadas”, en el año 1989.

⁸ Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, Op. cit., Art. 296, Pág. 214479

- El estudio correspondiente y la Ley N° 28455 que creó el “Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional”, en el año 2004.

El problema de obtener los recursos económicos, para sustentar las Fuerzas Armadas que el Perú necesita urgentemente, debe ser pensado creativamente y sin prejuicios ideológicos o subjetividades de coyuntura, tratando de percibir las oportunidades que surgen de la situación actual. La consideración de las amenazas a la Seguridad Nacional, de los roles institucionales militares, de la modernización y redimensionamiento castrense deben pesar en el análisis.

Los limitados recursos presupuestales hacen inviable un nuevo "dimensionamiento" de las Fuerzas Armadas con el nivel de poder militar adecuado y la modernización de las mismas. Por consiguiente es imprescindible idear o evaluar otras fuentes de recursos económicos y de financiamiento de ambos procesos.

Algunas propuestas que se pueden sugerir como bases teóricas para el debate sobre el tema son:

La creación de un canon como fuente permanente de recursos para la modernización y el redimensionamiento de las Fuerzas Armadas. Esta base teórica no sería aplicable a los gastos corrientes sino únicamente a gastos en recuperación de operatividad de equipo y material bélico, adquisiciones de equipo y material bélico; e inversión en instrucción, entrenamiento y capacitación operacional, desarrollo tecnológico e investigación y desarrollo. Como modelo de esta base teórica se tiene a Chile, país que mantiene un canon a favor de sus Fuerzas Armadas con recursos procedentes de las utilidades generadas por CODELCO, empresa estatal del cobre. Similar comportamiento tiene Ecuador, cuyas Fuerzas Armadas se benefician de un canon petrolero. En el caso peruano, existe la Ley N° 28455 que creó el “Fondo para las Fuerzas Armadas y Policía Nacional”, en el año 2004, que se sustenta de las regalías de la explotación del gas de Camisea principalmente.

Otra base teórica es la **venta de activos inmobiliarios y terrenos de las Fuerzas Armadas.** Cada uno de los Institutos Armados posee en diverso estado de saneamiento legal

un patrimonio de tierras e inmuebles que tienen o pueden tener un atractivo valor comercial, sobre todo en la medida que se trata de espacios en zonas residenciales urbanas o en áreas de expansión urbana. La racionalización de unidades y dependencias debería considerar enajenar el patrimonio de valor comercial si la operación aporta recursos económicos necesarios para el nuevo "dimensionamiento" y la modernización de las Fuerzas Armadas. El caso más reciente es el del Aeropuerto de Collique, que fue vendido por el actual Gobierno para la construcción de agrupamientos habitacionales, pero donde aparentemente los recursos obtenidos por la compra, no serán destinados al Sector Defensa.

La **actividad empresarial de los Institutos Armados** puede también ser considerada como una base teórica, toda vez que los mismos tienen diversas capacidades y se desarrollan en áreas productivas de bienes y servicios para los mercados nacional y externo, que inclusive podría producirse en la modalidad de asociación con empresas privadas. En ese sentido, existe la opinión de estudiar la posibilidad de que el FONAFE (Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado) pueda intervenir dotando la parte requerida del capital y ejerciendo su capacidad reguladora. El INDECOPI a su vez, estaría considerado para cautelar que no se produzca competencia desleal. En esta base teórica tenemos al Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y al Servicio de Mantenimiento de la FAP (SEMAN), unidades que captan importantes recursos directamente recaudados y que financian diversas actividades en el Sector Defensa.

Finalmente y relacionado directamente con el tema de investigación, se tiene la base teórica de la economía redistributiva, donde el Estado tiene la capacidad de crear impuestos o redistribuir recursos en diversos sectores de interés público. En ese sentido y tal como se mostró en las cuatro leyes relacionadas a los recursos para constituir un "Fondo de Defensa" promulgadas en el Perú a partir del año 1920, se adoptaron diferentes mecanismos para el mencionado fin. Es por ello que la implantación de un **impuesto extraordinario a una actividad relacionada con el transporte aéreo**, como es la venta de pasajes, estaría contenido dentro de los conceptos de la economía redistributiva.

2.3. MARCO METODOLOGICO

2.3.1. Método de la Investigación

El presente trabajo se realizará bajo el Método de Investigación Científica.

2.3.2. Diseño de la Investigación

El presente trabajo se realizará en base a las siguientes actividades:

- a. Se recopilará la información sobre el estado actual de operatividad del Sistema SAR en la FAP y se contrastará con la capacidad operacional requerida para cumplir eficientemente su misión, de acuerdo a lo establecido en las leyes y los convenios internacionales.
- b. Se establecerán las necesidades de equipamiento de material específico, para que el Sistema SAR pueda cumplir apropiadamente con su misión en el área de su responsabilidad.
- c. Se establecerán las necesidades de capacitación del personal FAP, para que el Sistema SAR pueda cumplir apropiadamente con su misión en el área de su responsabilidad.
- d. Se establecerán las necesidades de entrenamiento del personal FAP, para que el Sistema SAR pueda cumplir apropiadamente con su misión en el área de su responsabilidad.
- e. Se analizará el flujo de pasajeros en aerolíneas comerciales por cada año y a nivel nacional, así como su tendencia.
- f. Se analizará la posibilidad de gravar con un impuesto de un dólar Americano, a cada billete vendido por las líneas aéreas a los pasajeros a nivel nacional.

- g. Se determinará el monto que podría ser recaudado con el impuesto a los pasajes aéreos a nivel nacional durante un año.
- h. Se elaborarán los lineamientos para la confección de un Plan Estratégico de implementación del Sistema SAR a nivel nacional.
- i. Se determinará el tiempo que demorará la implementación del Plan Estratégico para el Sistema SAR, para que el mencionado sistema pueda cumplir con su rol de manera eficiente y tal cual está previsto en las leyes y convenios internacionales.
- j. Se determinará la factibilidad de que el Sistema SAR pueda mantener un óptimo grado de operatividad a través del tiempo, siendo sustentado exclusivamente con lo recaudado por el impuesto a los pasajes aéreos.
- k. Se determinarán los posibles cursos de acción para la implementación del presente estudio.

2.3.3. Universo

El presente trabajo se realizará en la Fuerza Aérea del Perú, que tiene en su totalidad 16,932 personas.

2.3.4. Población

La constituye aproximadamente 450 personas que integran el sistema SAR en la FAP a nivel Nacional.

2.3.5. Muestra

La unidad de análisis está compuesta por el personal de las tripulaciones aéreas previstas para desarrollar actividades SAR, el personal médico y paramédico, así como el personal de

rescatistas, que en su conjunto constituyen una unidad de salvamento aeronáutico. Siendo una población relativamente pequeña, y existiendo las facilidades para encuestar a la mayoría de participantes en el sistema se realizará el trabajo exploratorio con gran parte de los miembros de la FAP que constituyen el Sistema SAR.

2.3.6. Tipo de Investigación

El presente trabajo corresponde a una Investigación No Experimental Aplicativa, porque precisa el estado actual de la operatividad del Sistema SAR en el Perú, ha identificado sus variables y a través de la prueba de la Hipótesis planteada, intentará establecer elementos de juicio que permitan estructurar una estrategia para recuperar la capacidad operacional del Sistema SAR en el ámbito de su responsabilidad, según lo establece la Constitución Política del Perú, las leyes y los convenios internaciones vigentes.

2.3.7. Nivel de Investigación

El presente trabajo se realizará a nivel nacional, pero se centrará con el personal involucrado directamente en el Sistema SAR, así como en los explotadores de servicio de tránsito aéreo o compañías de transporte aéreo y el personal conexo involucrado en las actividades descritas.

2.3.8. Técnicas

- a. Se aplicará el análisis de la información obtenida del sistema SAR, tales como:
 - La situación de operatividad de aeronaves.
 - La situación de operatividad de los equipos.
 - La situación de entrenamiento del personal de tripulantes aéreos.
 - La situación del entrenamiento del personal médico y paramédico.
 - La situación del entrenamiento del personal rescatista.
 - Los requerimientos del Sistema SAR.

- b. Se aplicará el análisis de la información obtenida de las compañías de transporte aéreo, a través de:
 - El flujo anual de pasajeros.
 - La cantidad de billetes de pasaje aéreos vendidos anualmente.

- c. Se aplicará el análisis de la información obtenida de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de:
 - El flujo anual de pasajeros.
 - La cantidad de billetes de pasaje aéreos vendidos anualmente.

- d. Se aplicará el análisis de las encuestas aplicadas al personal que conforma el Sistema SAR, las mismas que estarán orientadas a determinar:
 - El nivel de entrenamiento y capacitación que actualmente poseen.
 - Los requerimientos operativos para el cumplimiento eficiente de sus actividades.
 - Los requerimientos logísticos para el cumplimiento eficiente de sus actividades.

- e. Se aplicará el análisis de las entrevistas efectuadas a los expertos en el funcionamiento del Sistema SAR, las mismas que estarán orientadas a determinar:
 - El nivel de entrenamiento y capacitación que actualmente poseen las tripulaciones SAR.
 - El nivel de entrenamiento y capacitación que actualmente poseen las unidades de salvamento aeronáutico.
 - El nivel óptimo de entrenamiento y capacitación que deberían poseer las tripulaciones SAR.
 - El nivel óptimo de entrenamiento y capacitación que deberían poseer las unidades de salvamento aeronáutico.

2.3.9. Instrumentos

Se aplicarán o utilizarán los siguientes instrumentos:

- a. Encuestas a un número de 225 personas que integran el Sistema SAR en la FAP.
- b. Entrevistas a los expertos en el funcionamiento del Sistema SAR.
- c. Reportes mensuales de operatividad de aeronaves.
- d. Reportes mensuales de operatividad de equipos.
- e. Reportes mensuales de entrenamiento del personal del Sistema SAR.
- f. Reportes mensuales de la capacitación del personal del sistema SAR.
- g. Reportes mensuales sobre flujos de pasajeros de las compañías aéreas de transporte.
- h. Reportes mensuales sobre flujos de pasajeros de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- i. Normatividad FAP relacionada al entrenamiento y capacitación del personal que conforma el Sistema SAR.
- j. Normatividad FAP relacionada al funcionamiento del Sistema SAR en la FAP.
- k. Normatividad de OACI relacionada al funcionamiento del Sistema SAR a nivel nacional.

2.3.10. Fuentes de Recolección

Para el presente trabajo se tienen las siguientes fuentes de información:

- a. El Ministerio de Defensa
- b. La Fuerza Aérea del Perú.
- c. La Organización de Aviación Civil Internacional.
- d. La Dirección General de Aeronáutica Civil.
- e. Las compañías explotadoras de los servicios de tránsito aéreo o las empresas de transporte aéreo.
- f. El personal FAP integrante del Sistema SAR.
- g. Los expertos en el funcionamiento del Sistema SAR.

2.3.11. Terminología

- a. **Accidente.-** Es un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. Es un hecho inesperado que afecta y altera una situación. Otra de sus aplicaciones es para denominar a una lesión corporal. También se llama así a una irregularidad en el terreno.

- b. **Búsqueda.-** Operación coordinada normalmente por un Centro Coordinador de Salvamento o un Sub Centro de Salvamento en la que se utilizan el personal y material disponible para localizar a personas en peligro.

- c. **Búsqueda y rescate, búsqueda y salvamento, o SAR (por las siglas en inglés de Search and rescue).-** Es una operación llevada a cabo por un servicio de emergencia, civil o militar, para encontrar a alguien que se cree que está perdido o herido en áreas lejanas, remotas o poco accesibles.

- d. **Coordinador de Búsqueda y Salvamento (CS).-** Persona u organismo perteneciente a una administración que tiene a su cargo la responsabilidad general de establecer y prestar servicios SAR. y de asegurar que la planificación de dichos servicios se coordinen debidamente.

- e. **Coordinador en el Lugar del Siniestro (CLS).-** Persona designada para coordinar las operaciones de Búsqueda y Salvamento en un área de determinada.

- f. **Salvamento.-** Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles auxilio medico iniciales o de otro tipo, y transportarla a un lugar seguro.

- g. **Servicio de Búsqueda y Salvamento.-** Desempeño de las funciones de supervisión, comunicación, coordinación y Búsqueda y Salvamento en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento medico, asistencia medica inicial, o evacuación medica, mediante la utilización de recursos públicos y privados.

CAPITULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. ANÁLISIS DEL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONAUTICO (SAR)

3.1.1. Situación General

La Fuerza Aérea a través del Comando de Operaciones (COMOP), ha organizado el Sistema SAR dentro de la Institución en dos (02) tipos de organismos, El de Ejecución y Apoyo, cabe indicar que los dos organismos son de igual importancia, asimismo por la necesidad de coordinación se nombran dentro de los organismos de apoyo a entidades gubernamentales y no gubernamentales.

3.1.2. Organismos de ejecución

Son aquellos que tienen a cargo la responsabilidad de que el sistema SAR funcione en todos los niveles de la organización y se ejecute en forma coordinada.

1º. “Autoridad Nacional SAR Aeronáutica.- La Autoridad Nacional responsable del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico es el Comandante de Operaciones de la Fuerza Aérea, de acuerdo a lo normado en la Resolución Suprema N° 071 del 12-02-98.

2º. Jefe del Sub Centro de Salvamento Aeronáutico.- Los Comandantes Generales de Alas Aéreas y IV Región Aérea, son las autoridades SAR en el respectivo nivel y son responsables de los Sub Centros de Salvamento Aeronáutico (SCSA) de acuerdo al área de la jurisdicción asignada y responden ante el Comandante de Operaciones de la Fuerza Aérea.

3º. Coordinador SAR (CS).- Las funciones de Coordinador SAR (CS) a nivel Fuerza Aérea están a cargo del Jefe del Departamento de Búsqueda y Salvamento del Comando de Operaciones, el cual tiene como misión establecer y dirigir el Sistema SAR, incluida la obtención del apoyo jurídico y financiero apropiado; asimismo, establecer el CCSA y los SCSA. El Coordinador SAR, normalmente, no interviene en la ejecución de las operaciones SAR.

4º. Centro de Información de Defensa Aérea Nacional (CIDAN).- Dependencia del Comando de Operaciones FAP, responsable de la supervisión y control de aeronaves nacionales y extranjeras que operan en el territorio nacional, para efectos del presente Plan actuará en forma asociada y coordinada con el ACC LIMA y con el Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico (CCSA SAR-FAP).

5º. Centro Coordinador de Salvamento Aeronautico (CCSA SAR-FAP).- Dependencia del Comando de Operaciones FAP, responsable de la coordinación, organización y dirección de los servicios de búsqueda y salvamento en el ámbito nacional, coordina con los SCSA la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico en el FIR-LIMA; asimismo, cumple la función de coordinación y enlace con las autoridades SAR del FIR de los países limítrofes. Actúa como Punto de Contacto (SPOC), al estar integrado al Terminal Local de Usuario (LUT) del sistema COSPAS-SARSAT que administra la Marina de Guerra.

6º. Sub Centros de Salvamento Aeronautico (SCSA).- Dependencias subordinadas del CCSA SAR-FAP del Comando de Operaciones FAP (COMOP), responsable de la organización de los servicios de búsqueda y salvamento en su jurisdicción y de coordinar y ejecutar las operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico en el ámbito de la Subregión SAR de su responsabilidad.

7º. Coordinador de Misión SAR (CMS).- El Coordinador de Misión SAR (CMS) es designado por el Jefe del SCSA, quien estará a cargo de la operación SAR, siendo responsable de planificar la búsqueda y de coordinar el empleo de las Unidades de Búsqueda y Salvamento (USR) en su respectiva jurisdicción. El CMS normalmente es el Oficial de Operaciones (A-3)

del Ala Aérea y estará a cargo de dicha operación hasta que haya finalizado el salvamento o hasta que resulte evidente que todo esfuerzo adicional será infructuoso.

8º. Coordinadores FAP en apoyo Al CMS.- Los Coordinadores FAP en apoyo al CMS, son propuestos por el CMS y designados por el Jefe del SCSA, quienes estarán a cargo de apoyar a través de coordinaciones con otras entidades la operación SAR, siendo responsables de mantener actualizado los medios logísticos de su especialidad. Los coordinadores FAP normalmente deberán ser personal que labora en el Ala Aérea respectiva.

9º. Coordinador en el lugar del siniestro (CLS).- El Coordinador en el lugar del siniestro (CLS) es un Oficial calificado en Operaciones Aéreas de una Unidad o Base Aérea ubicada en una Subregión (SRS) designado por el Jefe del SCSA a propuesta del CMS, quien estará a cargo del personal y material (Unidades de Búsqueda y Salvamento-USR's) en una operación SAR, siendo responsable de asumir la coordinación operacional de todos los medios SAR en el lugar del siniestro.

10º. Unidad de Búsqueda y Salvamento (USR).- Es una Unidad Aérea SAR y/o una Brigada Terrestre de Búsqueda designada por el Jefe del SCSA del área de su jurisdicción, compuesto por personal capacitado y provista de los medios SAR (aviones, helicópteros, vehículos terrestres, marítimos, etc.) con el material de apoyo adecuado (comunicaciones, provisiones, equipo de supervivencia, etc.), con capacidad de adaptarse al lugar y las circunstancias del siniestro aéreo para efectuar en forma rápida y eficaz una operación de búsqueda y salvamento”⁹.

3.1.3. Organismos de Apoyo

Son aquellos que cumplen alguna función de soporte al Sistema SAR dentro o fuera de la Institución, ya que como Sistema a nivel Nacional se tiene que coordinar con Organizaciones extra FAP para el mejor funcionamiento del medio SAR.

⁹ COMOP - Dpto. SAR (2003). Plan SAR Nacional. Op.Cit: Anexo “A”, Págs. 4,5,6

1º. Fuerza Aérea del Perú

- Dirección de Aerofotografía (DIRAF)
- Dirección de Meteorología (DIRMA)
- Hospital Central FAP
- Dirección de Información
- Otros organismos de apoyo

2º. Extra Institucionales

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC-DGAC)
- Ministerio de Relaciones Exteriores (RR.EE.)
- Ministerio de Defensa (EP, MGP)
- Ministerio de Salud (MINSA)
- Ministerio Público
- Gobierno Regional de Lima
- Gobierno Regional del Callao
- Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI)
- Policía Nacional del Perú (PNP)
- Seguro Social de Salud (ESSALUD)
- Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC)
- Empresa Nacional de Puertos (ENAPU)
- Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- Empresas de Aviación Civil.
- Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía

3.1.4. Área de Responsabilidad

“El Sistema de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico en el Perú se ha dividido considerando la distribución de sus Autoridades Aeronáuticas en el territorio y coincidiendo con la Región de Información de Vuelo (FIR), contemplado en el AIP-PERU (Publicaciones de Información Aeronáutica)”¹⁰.

Se considera todo el territorio nacional, incluyendo los segmentos de las aerovías comerciales en el mar (FIR-LIMA) y se encuentra asociada al Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico de la FAP (CCSA SAR-FAP) y comprende:

NORTE : Frontera con Ecuador / Frontera con Colombia

SUR : Frontera con Chile / Frontera con Bolivia

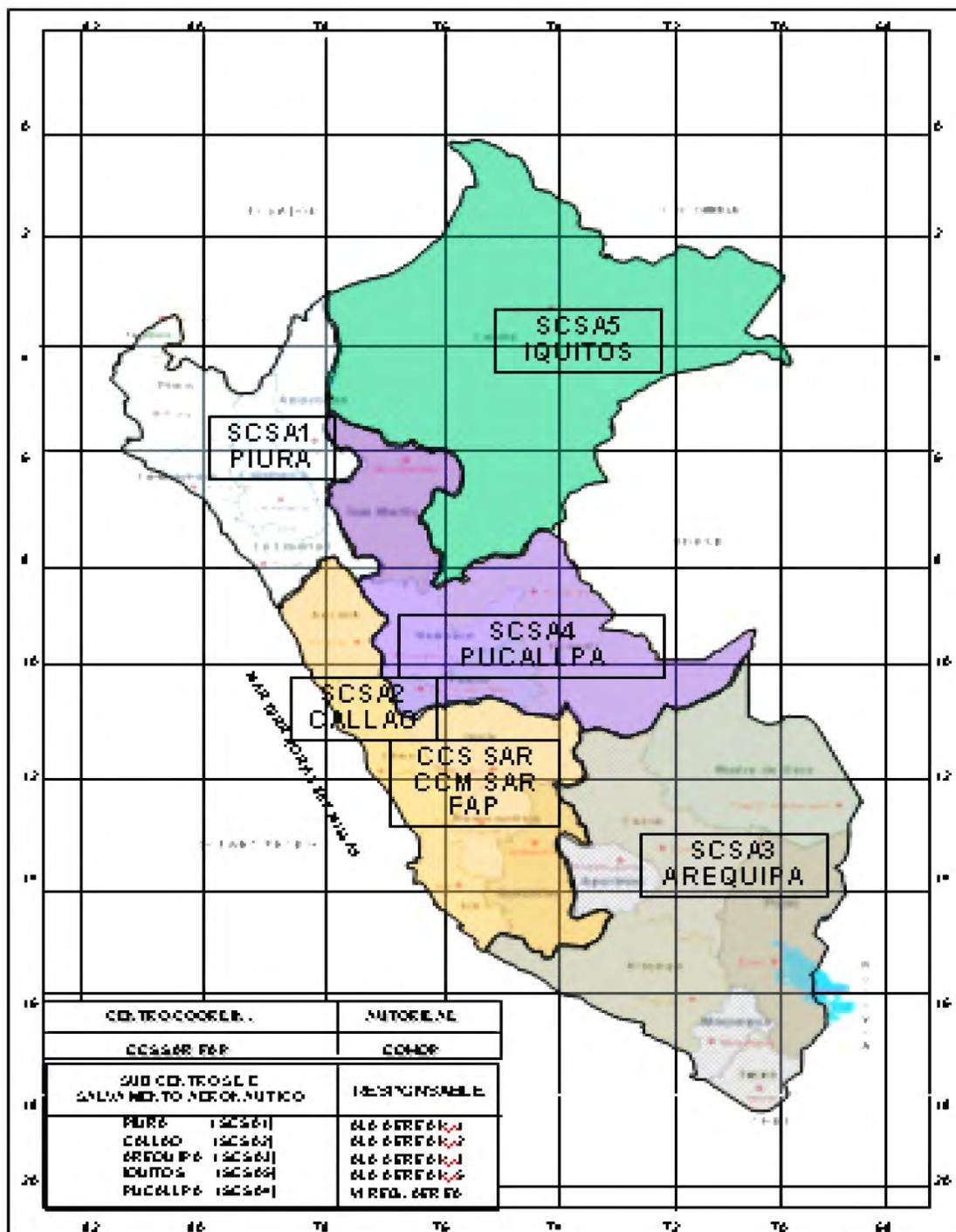
ESTE : Frontera con Brasil

OESTE : Mar Territorial hasta las 200 millas y aguas jurisdiccionales entre el meridiano de 90°00'00" y los paralelos 03°24'00"S al 18°21'00"S. (FIR-LIMA).

¹⁰ COMOP - Dpto. SAR (2003). Plan SAR Nacional. Lima: Anexo "A", Pág. 1.

CUADRO N° 3

Sub Centros de Salvamento Aeronautico (SCSA)



Fuente: Plan SAR Nacional 2003.

3.1.5. Organización del Sistema

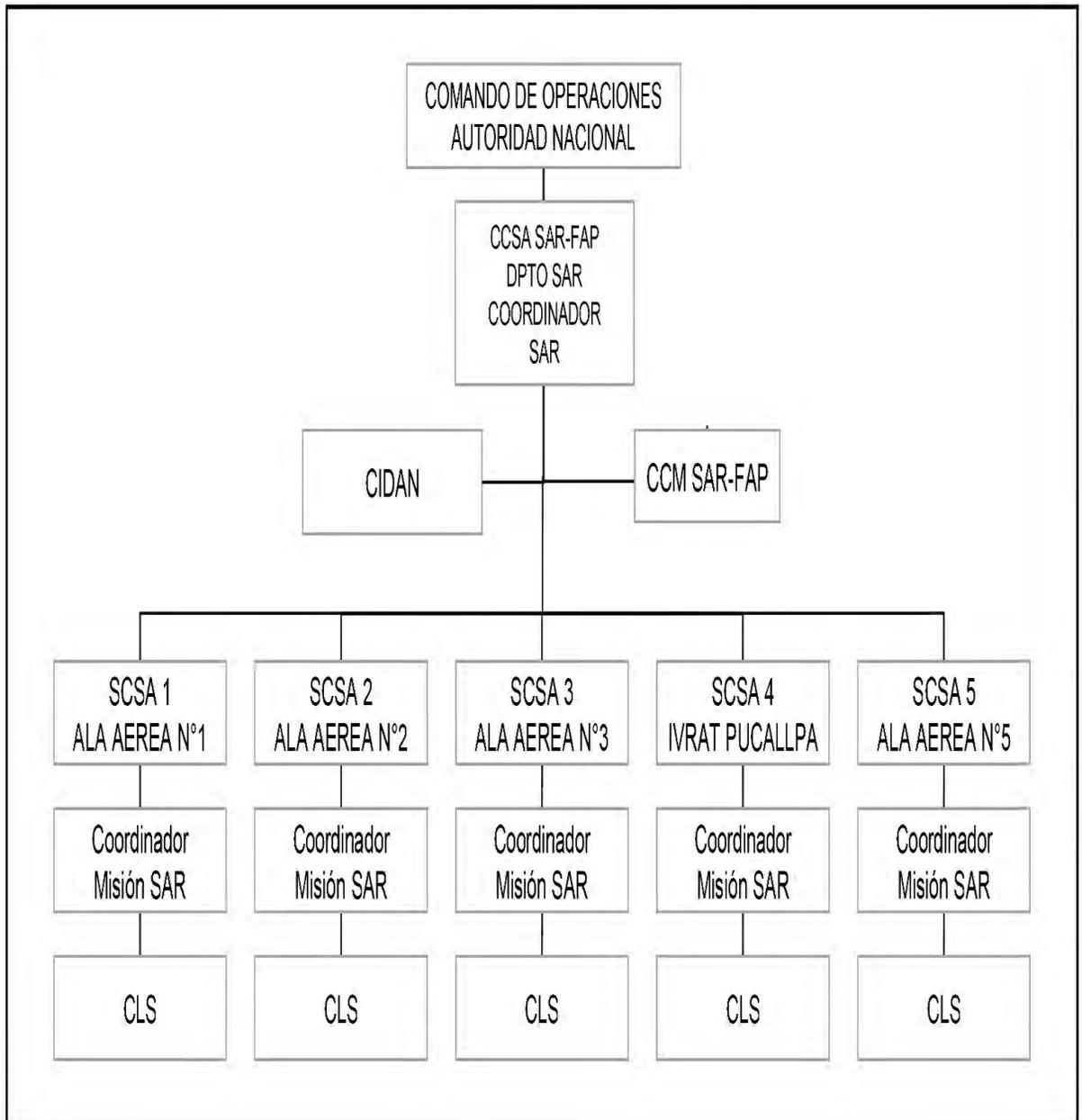
El Sistema SAR, como sistema en sí, es socio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) quien coordina a escala mundial los esfuerzos de los Estados miembros para prestar servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR). En resumen, **el objetivo de la OACI es proporcionar un sistema eficaz de forma que, donde quiera que vuele una aeronave puede disponerse de servicios SAR en caso necesario.** El efecto fundamental, práctico y humanitario de disponer de un sistema mundial SAR es el de eliminar la necesidad de que cada uno de los Estados deba prestar estos servicios a sus ciudadanos donde quiera que viajen por el mundo.

El mundo se divide en regiones de búsqueda y salvamento (RSR) cada una de las cuales dispone de un Centro Coordinador de Salvamento (CCS) y servicios SAR asociados, que ayudan a toda persona que se encuentren en situación de peligro dentro de las RSR.

Los Estados, por ser parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, han acogido la obligación de aceptar y coordinar los servicios SAR aeronáuticos en sus territorios, mares territoriales y si procede, en alta mar. Los servicios SAR han de estar disponibles las 24 hrs. del día. **Un Estado debe establecer una organización nacional SAR** o unirse a uno o más Estados para formar una organización regional SAR. El objetivo de las RSR es definir claramente quien tiene la principal responsabilidad para coordinar las respuestas ante la situación de socorro en cada región del mundo, lo cual es especialmente importante para el encaminamiento automático de las alertas de socorro a los Centros Coordinadores de Salvamento (CCS) responsables.

A nivel nacional el Sistema SAR se organiza de la siguiente manera:

CUADRO N° 4
Organización del Sistema SAR



FUENTE: Plan SAR Nacional 2003

3.1.6. Recursos SAR

“El Sistema SAR Aeronáutico incluye todos los organismos públicos y privados en el Perú que desempeñan funciones de supervisión de las situaciones de peligro, comunicaciones, coordinación y ejecución. Los recursos SAR constan de todos los medios públicos y privados, incluidas las aeronaves, buques, demás naves, vehículos e instalaciones cooperantes que operan bajo la coordinación del CCSA SAR-FAP o un SCSA (Hospitales, Bomberos, Defensa Civil, etc.).

Los medios primarios para efectuar las Operaciones SAR lo constituyen las aeronaves FAP, implementadas para tal fin; sin embargo, a requerimiento del CCSA SAR-FAP o un SCSA, se solicitará la participación de los medios Aéreos y/o terrestres disponibles de la Marina de Guerra, Ejército, Policía Nacional y Aviación Civil”¹¹.

Como hemos descrito anteriormente La FAP a través del COMOP (Comando de Operaciones) proporcionará los medios aéreos primarios que deben disponer los SCSA en forma permanente; sin embargo, en caso de requerirse aeronaves de mayor performance y radio de acción para realizar operaciones de búsqueda y salvamento en áreas de mayor envergadura, el Ala Aérea N° 2 (Sede Callao) deberá prever su disponibilidad y equipamiento de acuerdo a las circunstancias. Las aeronaves destinadas a operaciones SAR deben estar equipadas para recibir radio-señales y hacer recaladas hacia el punto de origen de las mismas, así como transmisores de localización de siniestros ELT y cuando resulte práctico, respondedores de radar SAR (RESAR).

3.1.7 Etapas de las Operaciones SAR

“Las operaciones SAR se realizarán en toda la Región de Búsqueda y Salvamento (RSR) del FIR-LIMA, bajo control centralizado a través del Centro Coordinador de Salvamento Aeronáutico (CCSA SAR-FAP), ubicado en el Comando de Operaciones FAP (COMOP) y se ejecutarán en forma descentralizada bajo responsabilidad de los Sub Centros de Salvamento

¹¹COMOP - Dpto. SAR (2003). Plan SAR Nacional. Op.Cit : Anexo B, Págs. 10-11

Aeronáutico (SCSA) a cargo de las Alas Aéreas y IV Región Aérea Territorial en cada Subregión de Búsqueda y Salvamento (SSR). Estas normalmente se desarrollan en una secuencia de cinco (5) etapas, debiendo interpretarse con flexibilidad, ya que estas pueden realizarse simultáneamente o en un orden diferente de acuerdo a las circunstancias:

a. Etapas de Toma de Conocimiento.- Una persona u organismo dentro del sistema SAR toma conocimiento de que existe una situación de emergencia o de que ésta puede existir.

b. Etapas de Acción Inicial.- Esta etapa abarca la evaluación y clasificación de la información a fin de declarar la Fase de Emergencia y alertar a los servicios SAR. Se ha establecido tres (3) Fases de Emergencias:

- i. Fase de Incertidumbre (INCERFA)
- ii. Fase de Alerta (ALERFA)
- iii. Fase de Peligro (DETRESFA).

c. Etapas de Planificación.- Consiste en la planificación de las operaciones incluidos los planes para la búsqueda, el rescate y el traslado de los supervivientes hasta los centros de atención médica u otros centros de seguridad, según proceda.

d. Etapas de Operaciones.- Consiste en la ejecución de las operaciones y el envío de los medios SAR al lugar donde se ha producido la emergencia y las operaciones previstas en la etapa de planificación.

e. Etapas de Conclusión.- Consiste en el retorno de las unidades SAR cuando se comprueba la información de que la aeronave o las personas afectadas han dejado de estar en peligro, han sido rescatadas o se determina que no existe probabilidad de éxito con una nueva búsqueda.

Las Fases de Emergencia serán declaradas únicamente por el CCSA SAR-FAP, un SCSA o un Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), en función a la clasificación del suceso SAR real o potencial, en los siguientes casos:

i. **Fase de Incertidumbre (INCERFA)**, se declara cuando:

No se han recibido comunicaciones de una aeronave en los treinta minutos (30´) después de la hora en que se preveía recibirlas o desde el momento en que se intentara fallidamente por primera vez establecer contacto con dicha aeronave, si éste fue anterior, o

Una aeronave no llega a su lugar de destino en un plazo de treinta minutos (30´) después de la última hora estimada de llegada notificada o estimada por las unidades de los servicios de tránsito aéreo, excepto cuando no existan dudas en torno a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes.

ii. **Fase de Alerta (ALERFA)**, se declara cuando:

Después de una Fase de Incertidumbre, hayan fracasado los intentos subsiguientes de establecer contacto con la aeronave o hayan fracasado las indagaciones con cualquier otra fuente oportuna para obtener cualquier noticia sobre ella;

Se haya autorizado a una aeronave aterrizar y esta no haya aterrizado en los cinco minutos (5´) posteriores a la hora prevista de aterrizaje y no se haya reanudado el contacto con la aeronave;

Se haya recibido información según la cual la eficacia operativa de la aeronave haya resultado afectada, pero no hasta el punto de que sea probable que la aeronave tenga que efectuar un aterrizaje forzoso o cuando haya posibilidades de que se produzca una situación de peligro, excepto cuando existan indicios que puedan suscitar preocupación con respecto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes; o se sepa o se crea que una aeronave está sufriendo interferencias ilegales.

iii. Fase de Peligro (DETRESFA), se declara cuando:

Transcurrida la Fase de Alerta, se producen nuevos intentos fallidos de establecer contacto con la aeronave y se generalizan las indagaciones sin éxito, lo cual indica que es probable que la aeronave se halle en peligro;

Se considere que el combustible abordo se haya agotado o que éste no sea suficiente para permitir a la aeronave salir de la situación de peligro;

Se reciba información que indique que la eficacia operacional de la aeronave ha disminuido hasta el punto de que sea probable que tenga que llevar a cabo un aterrizaje forzoso;

Se reciba información o sea seguro que la aeronave esté a punto de efectuar un aterrizaje forzoso o lo haya efectuado ya, excepto cuando existan suficientes indicios de que la aeronave y sus ocupantes no necesiten asistencia inmediata; o

Se localice por casualidad una aeronave que haya aterrizado como resultado de un avistamiento o de la recepción de una transmisión ELT.

El Sistema SAR funcionará las 24 horas del día y se activará de acuerdo a las Fases de Emergencia a requerimiento de los siguientes organismos públicos y privados nacionales o extranjeros que operan en la jurisdicción del espacio aéreo nacional:

- Dependencia de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) de CORPAC.
- Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Fuerza Aérea del Perú.
- Ejército del Perú.
- Marina de Guerra del Perú.
- Policía Nacional del Perú.
- Aeronaves Civiles, comerciales o privadas (nacional e internacional).

- Centro de Control de Misión de la MGP y/o CCSA SAR-FAP a la activación de una radiobaliza de emergencia.
- Centro de Control de Misión SAR de un país limítrofe.

Cuando el siniestro sea localizado en una aerovía comercial en el mar, los Jefes de los Servicios SAR de la FAP y de la MGP coordinarán a fin de realizar operaciones conjuntas que permitan localizar, enviar medios y prestar el auxilio oportuno a las personas involucradas en la emergencia”¹².

3.2 ANÁLISIS DEL DIAGNOSTICO SITUACIONAL DEL SISTEMA SAR

3.2.1 Problemática General

El Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves que tiene a su cargo el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea del Perú y este a la vez del Comando de Operaciones (Departamento de Búsqueda y Rescate), **requiere de una preparación y capacitación al personal profesional** (Pilotos, DOEs, Médicos y todos los que participan en el sistema SAR), asimismo de **equipos de búsqueda y rescate y completar equipamiento a las aeronaves SAR.**

Como se comentó en la introducción del presente trabajo de Investigación en el artículo 150.1 de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, expresa que **“La búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros son de interés público”**¹³. Que, le corresponde al Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea del Perú, la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y socorro de tripulantes y pasajeros.

Contamos con medios centralizados en Lima y si ocurriera algún accidente en los Sub Centros de Salvamento Aeronáutico (SCSA) tomando en cuenta la organización inicial

¹² COMOP - Dpto. SAR (2003). Plan SAR Nacional. Op.Cit: Anexo B, Pág. 1-4

¹³ MINTRA 08/12/00. Ley de Aeronáutica Civil N° 27261. Lima: Diario el Peruano, Normas Legales, 10/05/00 artículo 150.1, Pág. 186444.

aplicada, demoraría demasiado la llegada de los medios aéreos y personal especializado de la institución para el apoyo. Los Sub Centros de Salvamento aeronáuticos no se encuentran habilitados debidamente por razones presupuestales **estos organismos de Ejecución deberían de contar con elementos propios y asignados para cumplir su misión lo más pronto posible y no con elementos asignados a las diferentes unidades o dependencias en las cuales se encuentran asignados.**

Se ha realizado una encuesta y entrevistas al personal que labora o laboró en algún cargo del sistema SAR de acuerdo a las siguientes preguntas **Anexo 5**:

- a. A la pregunta ¿Cuál es su opinión sobre la eficiencia del Sistema SAR en la FAP?
- b. A la pregunta ¿Cree Ud. Que el Sistema SAR se encuentra en condiciones de rescatar a las personas en el menor tiempo posible? De ser negativa su respuesta, explique la forma en que debería ser implementado, para alcanzar la eficiencia requerida.
- c. A la pregunta ¿Cómo considera su capacitación para cumplir con su función asignada en el Sistema SAR?
- d. A la pregunta ¿Cómo considera su entrenamiento para cumplir con su función asignada en el Sistema SAR?, ¿Cómo piensa que podría mejorarse su entrenamiento o capacitación, para cumplir con eficiencia su función asignada al Sistema SAR?
- e. A la pregunta ¿Cómo se siente cuando es necesaria su participación en un ejercicio del Sistema SAR?
- f. A la pregunta ¿Ha participado en operaciones reales de SAR? De ser afirmativa su respuesta, diga ¿Cómo se sintió?
- g. A la pregunta ¿Cómo deberían estar implementadas las Alas Aéreas para realizar su función de Sub Centro de Salvamento Aeronáutico?
- h. A la pregunta ¿Desearía agregar algo más, para contribuir a mejorar la eficiencia del Sistema SAR?

Se ha podido obtener un mayor conocimiento de la realidad del Sistema SAR a nivel Nacional, de ella se desprendieron las siguientes problemáticas que se detallan a continuación.

- a. Problemática en la preparación y capacitación al personal profesional
- b. Problemática en equipos de búsqueda y de rescate terrestre
- c. Problemática en equipamiento a las aeronaves SAR

3.2.2 Problemática en la preparación y capacitación al personal profesional

Según el Anexo 12° del Convenio sobre Aviación Civil Internacional dice que a “fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la Búsqueda y Salvamento, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para la **instrucción periódica** de su personal de búsqueda y salvamento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento”¹⁴.

La Fuerza Aérea del Perú, es responsable de la Preparación y Capacitación de su personal de tal manera que debe asegurar su capacidad profesional y operativa en situaciones complejas, para de este modo obtener un alto rendimiento en el trabajo.

El Alto Mando de la FAP considera que la preparación del personal FAP, es uno de los objetivos primordiales de su acción, ya que se entiende que en los recursos humanos reside fundamentalmente la efectividad y la eficiencia de la Institución.

En lo que se refiere a la preparación y capacitación del personal, el Comando de Educación (COEDU), esta a cargo de dictar por intermedio de sus escuelas los siguientes cursos:

- Curso Administrador SAR (Para Oficiales)
- Curso Básico SAR (Para TTSSOO)
- Curso de Medicina Aeronáutica
- Curso SAR para Tripulantes Aéreos (Tripulantes del helicóptero y el paramédico del GRUFE)

¹⁴ OACI (octava edición julio 2004). Anexo 12° del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 07-12-1944. Chicago: Cáp. 4, Art. 4.4, Pág. 4.2.

De todos estos cursos, recién se han implementado los dos primeros a partir del año 2007, el curso de medicina aeronáutica se dicta de vez en cuando, el curso SAR para Tripulantes Aéreos no se dicta en ninguna escuela, pero todos los años como parte del PDE (Plan de Entrenamiento) los pilotos del Grupo Aéreo N° 3 y el paramédico un Técnico o Suboficial de la especialidad Defensa y Operaciones Especiales realizan conjuntamente este entrenamiento anual.

Se necesita que estos cursos se dicten mínimo una vez al año pudiéndose dictar hasta dos cursos al año.

En el punto 3.3 Análisis de la Necesidad del sistema SAR, 3.3.1 Requerimiento necesario para el entrenamiento y capacitación al personal profesional, se han especificado los precios y costos totales en Dólares Americanos de los cursos y ejercicios necesarios para el personal que labora en el sistema SAR.

3.2.3 Problemática en equipos de búsqueda y de rescate terrestre

El Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves debe contar con material de equipos terrestres de búsqueda y rescate de primera respuesta en cada lugar donde se encuentren los Sub Centros de Salvamento Aeronáuticos (SCSA) o regiones SAR a cargo de personal responsable SAR (Comandante General del Ala Aérea o Región).

Las diferentes Brigadas de Búsqueda y Rescate no cuentan con el material disponible, ya sea por que se encuentra deteriorado por el tiempo de uso o no cuentan con dicho material.

El material mínimo necesario con que deberían contar las brigadas SAR, se especifica en el punto 3.3 Análisis de la Necesidad del sistema SAR, 3.3.2 Requerimiento de material para las brigadas SAR ALAR1-GRUFE-ESCOM-IVRAT-ESSEL, en ella se ha especificado los precios y costos totales en Dólares Americanos de los equipos de búsqueda y rescate para el personal que labora en el sistema SAR.

3.2.4 Problemática en equipamiento a las aeronaves SAR

Para realizar una operación segura SAR se necesita velocidad y eficiencia de respuesta y despliegue en las aeronaves, para eso es necesario contar con:

- Aeronaves para Búsqueda (Un **avión ligero** para la Búsqueda y Evacuación de buena autonomía y equipamiento para realizar la búsqueda inicial de la aeronave y la evacuación del personal afectado si fuera requerido.
- Aeronaves para Rescate (Un **helicóptero** preparado y equipado para Operaciones de Rescate diurnas y nocturnas).
- Equipos conexos para el rescate

El material mínimo necesario con que deberían contar el helicóptero SAR, se especifica en el punto 3.3 Análisis de la Necesidad del sistema SAR, 3.3.3 Requerimiento de material necesario para equipar los helicópteros SAR, en ella se ha especificado los precios y costos totales en Dólares Americanos de los equipos de búsqueda y rescate necesarios para equipar las aeronaves que participan en el sistema SAR.

3.3 ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DEL SISTEMA SAR

En el Manual IAMSAR Volumen I (Organización y Gestión) OACI (2007). Dice que “todo Sistema SAR debe estar estructurado de manera que pueda desempeñar eficazmente las siguientes funciones:

- Recibir, acusar recibo y retransmitir las notificaciones de socorro
- Coordinar la respuesta SAR
- Llevar a cabo operaciones SAR

Los servicios SAR no solo localizan a personas necesitadas de socorro y las retiran del peligro, sino que además les proporcionan asistencia médica inicial o de otro tipo y las trasladan a un lugar seguro”¹⁵.

Es así que, para cumplir esos mínimos requerimientos, para que con ello podamos rescatar la mayor cantidad de heridos en el menor tiempo posible, que es la función principal, moral e institucional, necesitamos que el personal que labora por orden de la institución se prepare, se capacite, se ejercite, se equipe y por último, pero no menos importante, cuente con el material logístico para que pueda cumplir su función.

Por tal motivo en el presente tema se van a nombrar los requerimientos básicos, como para que el personal pueda afrontar con éxito la misión encomendada por la Institución.

3.31 Requerimiento necesario para el entrenamiento y capacitación al personal profesional

Para entrenar al personal se realizan ejercicios reales a nivel Sub Centro de Salvamento Aeronáutico (SCSA) y simulados sobre la carta con movimiento de dicho personal y aeronaves, estos representan un costo que hasta el momento es asumido por la institución, pero esto conlleva a tener muy bajo presupuesto para el ejercicio, negándose en la mayoría de casos la ejecución de dicho ejercicio, aduciéndose la falta de presupuesto, como consecuencia el personal se queda sin entrenamiento, asimismo se realizan ejercicios que obedecen a los acuerdos bilaterales entre los Sub Centros de Salvamento Aeronáuticos con sus homólogos de los países fronterizos.

El costo aproximado de los ejercicios SAR sería de **US\$190,069.13 Dólares Americanos** que al cambiarlos en Nuevos Soles (al tipo de cambio de 3.0 el dólar) da un importe de S/570,207.40 Nuevos Soles, este precio se refiere a la realización de un ejercicio anual entre los SCSA con su país vecino (Ecuador, Colombia, Bolivia y Chile). Los precios son

¹⁵ OACI (2007). Manual IAMSAR Volumen I (Organización y Gestión). Londres Montreal: edición 2007, Cáp.1, 1.4.1 y 1.4.3.

referenciales y se encuentran en el **Anexo 6**, cabe indicar que estos ejercicios sirven para poder intercambiar experiencias y estar preparados para realizar un rescate conjunto en caso hubiera sucedido un desastre aéreo en la frontera de alguno de los países vecinos.

Para la capacitación, el costo de los cursos sería aproximadamente S/6,500 Nuevos Soles, al cambiarlos en Dólares Americanos (al tipo de cambio de 3.0 el dólar) da un importe de **US\$2,166.67 Dólares Americanos**.

CUADRO N° 5
Costo de los cursos SAR

CURSOS	COSTO
Administrador SAR (Para Oficiales)	2, 000 N. SOLES
Básico SAR (Para TTSSOO)	1,500 N. SOLES
Medicina Aeronáutica	3,000 N. SOLES
Total una vez al año	6,500 N. SOLES

FUENTE: Elaboración propia

3.3.2 Requerimiento de material para las brigadas SAR ALAR1-GRUFE-ESCOM-IVRAT-ESSEL

Como se viene comentando en el capítulo anterior, también existe un requerimiento de equipos individuales y colectivos para las mismas brigadas de rescate y para apoyar a los sobrevivientes.

Cada uno de nuestros SCSA cuentan con brigadas de rescate que se preparan, se entrenan y equipan con las deficiencias propias de nuestra institución en la medida que tienen los mismos problemas económicos comentados anteriormente por falta de presupuesto para realizar sus ejercicios y así mantenerse operativos en las técnicas de rescate.

Para realizar y poder preparar un presupuesto de cuanto costaría implementar a las cinco (05) brigadas SAR con equipos básicos necesarios para realizar una buena evacuación del personal herido en un accidente aéreo, se pidió a las brigadas que hicieran sus requerimientos, estos se han resumido y redactado en el **Anexo 7** y asciende a **US\$385,994.00 Dólares Americanos** que al cambiarlos en Nuevos Soles (al tipo de cambio de 3.0 el dólar) da un importe de S/1,157,982.00 Nuevos Soles.

3.3.3 Requerimiento del material necesario para equipar los helicópteros SAR

Continuamos con la misma problemática que por una falta de presupuesto y deficiencia de aeronaves, no contamos con una aeronave idónea como mínimo en los SCSA, los cuales deberían contar con un helicóptero versión SAR para poder acudir en el menor tiempo posible con su brigada de rescate a auxiliar una emergencia.

Por motivos de presentación de este tema de investigación solo hemos presupuestado el costo de cinco (05) helicópteros, pidiendo información al Grupo Aéreo N° 3, para que aproximadamente poder preparar un presupuesto aproximado para acondicionar dichas aeronaves versión SAR.

Dicho presupuesto se especifica a un mejor detalle en el **Anexo 8**, el cual asciende si fuera un helicóptero B-212 o 214, que es una aeronave mediana pero muy versátil para el traslado de heridos, en US\$1,081,895.00 Dólares Americanos que al cambiarlos en Nuevos Soles (al tipo de cambio de 3.0 el dólar) da un importe de S/3,245,685.00 Nuevos Soles.

Si fuera el caso de un helicóptero MI-17, que es una aeronave considerada grande pero muy versátil para el traslado de gran cantidad de heridos, (aproximadamente transporta 24 camillas) el costo saldría en US\$1,030,710.00 Dólares Americanos que al cambiarlos en Nuevos Soles (al tipo de cambio de 3.0 el dólar) da un importe de S/3,092,130.00 Nuevos Soles.

3.3.4 Monto económico para satisfacer las necesidades descritas

En resumen, el gasto que se generaría para que el personal que está involucrado en el sistema SAR, de alguna manera y que con ello conlleve a una responsabilidad moral e institucional por parte de todos nosotros de darle las herramientas necesarias para que este pueda cumplir con eficiencia y eficacia la labor encomendada, es necesario prepararlo, equiparlo y proporcionarle los medios aéreos mínimos necesarios, así que se ha trabajado un cuadro resumen de los costos que en un principio sería un gasto inicial, pero posteriormente solo se gastaría en instrucción y ejercicios:

CUADRO N° 6

Monto económico para satisfacer las necesidades descritas

	REQ. NECESARIO PARA EL ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN	Dólares
1		
	Ejercicios SAR	US\$190,069.13
	Cursos SAR	US\$2,166.67
2	REQUERIMIENTO DE MATERIAL PARA BRIGADAS SAR	US\$385,994.00
3	REQ. DE MAT. NECESARIO PARA EQUIPAR HELICOPTEROS SAR	US\$1,081,895.00
TOTAL		US\$1,660,124.80

FUENTE: Elaboración propia

3.4 ANÁLISIS DEL ESTUDIO DEL MERCADO AÉREO

Para poder dar las alternativas de solución hemos utilizado el cuadro de las estadísticas del movimiento aeroportuario de pasajeros desde 1990 hasta el 2007, dato que hemos extraído de la pagina Web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de fecha 01 de Agosto del 2009 **Anexo 9**.

CUADRO N° 7

Movimiento Aeroportuario de pasajeros, 1990-2007

AÑO	POBLACIÓN (MILES)	PASAJEROS		
		TOTAL	NACIONAL	INTERNAC.
1990	21.753	4.767.952	3.680.177	1.087.775
1991	22.180	4.257.143	3.228.099	1.029.044
1992	22.597	4.193.594	3.251.319	942.275
1993	23.009	4.784.025	3.710.001	1.074.024
1994	23.421	6.167.993	4.846.952	1.321.041
1995	23.837	7.507.519	5.915.484	1.592.035
1996	24.258	7.432.967	5.681.329	1.751.638
1997	24.681	7.161.993	5.231.989	1.930.004
1998	25.104	7.599.227	5.377.267	2.221.960
1999	25.525	7.543.893	5.491.361	2.052.532
2000	25.939	7.578.739	5.282.352	2.296.387
2001	26.347	7.139.610	4.830.600	2.309.010
2002	26.749	6.712.628	4.402.387	2.310.241
2003	27.148	6.950.717	4.587.748	2.362.969
2004	27.547	7.721.173	5.088.083	2.633.090
2005	27.179	8.560.175	5.513.179	3.046.996
2006	27.377	9.190.071	5.993.026	3.197.045
2007	28.221	11.339.236	7.440.783	3.898.453

Fuente: CORPAC S.A. - Área de Planeamiento y Proyectos / Estadística

Elaboración: MTC-Oficina General de Planeamiento y Presupuesto-Oficina de Estadística.

A/: Población según censo del 21.10.07, incluye 801,470 personas en calidad de omitidas.

Fuente.- CORPAC SA Área de planeamiento y proyectos estadísticos

Para resumir el trabajo vamos a extraer la información de los últimos cinco (05) años y demostrar el ingreso de dinero que se recolectaría aumentando US\$1.00 Dólar Americano por cada movimiento de pasajeros que se trasladaron de un lugar a otro durante un año, con esta información podría salir la respuesta a nuestro problema de investigación.

CUADRO N° 8

Recaudación anual en Dólares Americanos

AÑO	PASAJEROS			Impuesto de \$1.00 Dólar Americano
	NACIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	
2003	4,587,748	2,362,969	6,950,717	\$6,950,717.00
2004	5,088,083	2,633,090	7,721,173	\$7,721,173.00
2005	5,513,179	3,046,996	8,560,175	\$8,560,175.00
2006	5,993,026	3,197,045	9,190,071	\$9,190,071.00
2007	7,440,783	3,898,453	11,339,236	\$11,339,236.00

Fuente.- Elaboración propia

Nos percatamos que la cantidad de personas que compran un billete de pasaje aéreo para movilizarse dentro del país va en aumento asimismo la recaudación anual, gracias a que el gobierno viene incentivando de manera intensa el turismo a nivel nacional, personas del extranjero y nacionales viajan vía aérea, utilizando los aeropuertos de diferentes departamentos o provincias.

En el siguiente capítulo se expondrán algunas alternativas de solución las cuales podrían apoyar a que el sistema SAR pueda contar con un presupuesto para poder mejorar las deficiencias antes descritas.

3.5 ANÁLISIS DE LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

Un servicio SAR eficaz y eficiente, consiste en algo más que atender a las personas en peligro, debe de determinarse a cabo varias actividades como:

- Debe mantenerse un alto grado de preparación
- Deben de realizarse prácticas y ejercicios periódicos
- Las brigadas aéreas y terrestres deben además de estar preparadas, contar con equipos de búsqueda y rescate.

Para tal fin he trabajado la alternativa de solución, la cual se expone a continuación:

3.5.1. Propuesta

Aplicar un **impuesto SAR al pasaje aéreo**, donde posteriormente las empresas al pagar el impuesto a la SUNAT del costo del pasaje, dentro de dicho pago, estarían pagando el impuesto SAR, aumentando US\$ 1.00 dólar de los Estados Unidos de Norte América.

3.5.2. Estudio de la recaudación

Sabemos que la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, ha establecido que la Aviación Civil comprende la **Aviación General y la Aviación Comercial**, incluyendo ésta última al transporte aéreo y al transporte aéreo especial.

Que, el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú aprobado por el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC dispone que la **emisión del billete de pasaje o del medio electrónico** donde consten las condiciones del contrato de transporte aéreo de pasajeros, **es exigible en el caso de los servicios de transporte aéreo y de transporte aéreo especial.**

Que, el artículo 16° del Reglamento de Comprobantes de Pago aprobado por Resolución de Superintendencia N° 007-99/SUNAT y normas modificatorias señala expresamente que “los documentos autorizados en el numeral 6 del artículo 4°, entre los cuales se encuentran los

boletos que expiden las Compañías de Aviación Comercial por el servicio de transporte aéreo de pasajeros deberán cumplir con las disposiciones específicas que la SUNAT determine.

Las Compañías de Aviación Comercial deberán presentar **mensualmente una declaración** con información sobre la **totalidad de Boletos de Transporte Aéreo emitidos en el mes**, independientemente del medio de emisión empleado; esta declaración podrá ser presentada hasta el último día hábil del mes siguiente al que corresponda la emisión de los Boletos de Transporte Aéreo a informar”¹⁶

Estas empresas Aéreas al pagar el impuesto a la SUNAT, pagarían la cantidad establecida de lo cobrado en el pasaje por uso de las rutas aéreas, como se especifica en una forma más detallada en el **Anexo 10**.

3.6 ANÁLISIS LEGAL DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA SAR

Entrevista realizada al Sr. abogado de la Dirección de Asesoría Jurídica (DIAJU), Comandante FAP Jorge Solari Agüela.

Pregunta N°1: ¿Cual seria su opinión legal sobre el impuesto extraordinario para la Búsqueda Asistencia y Salvamento Aeronáutico SAR?

Respuesta

Al respecto, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, que los tributos se clasifican en impuestos, contribuciones y tasas.

Los impuestos son tributos cuyo cumplimiento no origina una contraprestación directa a favor del contribuyente por parte del Estado. Acorde con la finalidad social del tributo, puede existir una contraprestación indirecta manifestada en la satisfacción de necesidades públicas,

¹⁶ SUNAT (2004). Normas para la emisión de boletos de transporte aéreo de pasajeros. Consultado el 31/10/07 en <http://www.sunat.gob.pe/legislación/superin/2004/166.htm>.

como la construcción de escuelas, carreteras, centros de salud, pago de remuneraciones a los servidores estatales, etc.

La contribución es el Tributo cuya obligación tiene como hecho generar **beneficios** derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales. El Contribuyente paga y recibe una contraprestación directa del Estado en forma general y mediatamente (después), ejemplo: ESSALUD, ONP, SENATI, SENCICO, contraprestación que puede o no recibir según el contribuyente lo requiera o se susciten los hechos necesarios para que ello ocurra. (Por ejemplo en ESSALUD, que se enferme, en pensiones (ONP) que cumpla con los requisitos para que se le otorgue la pensión, etc.)

La Tasa es el Tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva, por el Estado, de un [servicio](#) público individualizado en el contribuyente. Supone una contraprestación por la [acción](#) del Estado de satisfacer intereses colectivos, pero a instancia de algún [interés](#) particular. Desde el punto de vista del obligado, **es el pago por un servicio brindado por el Estado directamente al propio contribuyente.**

De acuerdo a lo antes indicado, teniendo en cuenta que el tributo propuesto para el SAR, una vez abonado, al comprar el pasaje aéreo, solo será objeto de contraprestación si ocurre la emergencia aérea, el tributo que correspondería sería una **contribución**; puesto que el contribuyente aunque haya efectuado el pago, no necesariamente recibirá la contraprestación efectiva del servicio de búsqueda y rescate sino sólo si se produce la emergencia en su vuelo, **de modo que si no lo recibe su aporte contribuirá al desarrollo y fortalecimiento del sistema SAR para los vuelos que utilicen otros contribuyentes, o él mismo en el futuro.**

Por otro lado, considerando lo establecido por la Constitución Política en cuanto a la creación de tributos, debe tenerse en cuenta que el Principio de Legalidad incorporado por el Artículo 74 que señala: “Los tributos se crean, modifican o derogan, o se establece una exoneración, exclusivamente por ley o decreto legislativo en caso de delegación de facultades, salvo los aranceles y tasas, los cuales se regulan mediante Decreto Supremo”.

En tal sentido, la norma creadora de la contribución para el SAR debería ser una Ley emitida por el Congreso de la República y promulgada por el Poder Ejecutivo.

Pregunta N°2 ¿Conoce Ud. si existe alguna norma que se oponga al Impuesto SAR?

Respuesta

No conozco normatividad que en forma expresa se pudiera oponer a un tributo como el que se propone para el SAR.

Pregunta N°3 ¿Si a la pregunta anterior la respuesta es no, existiría alguna norma que favorezca al Impuesto SAR?

Respuesta

Sobre el particular, cabe considerar lo señalado por el párrafo 150.1. del Artículo 150° de la Ley N° 27261 “Ley de Aeronáutica Civil” que considera expresamente que la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público.

Igualmente, el hecho de que el Anexo 12° “Búsqueda y Salvamento” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, firmado en Lima el 10-05-73., ambos instrumentos internacionales incorporados a la legislación nacional, consideren como obligaciones de cada Estado Americano, parte del acuerdo multilateral de búsqueda y salvamento, el realizar las operaciones de búsqueda y salvamento, en su respectivo territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo.

Pregunta N°4 ¿Que opinión le merecería que hagamos una ley en el campo legal relacionado al impuesto SAR?

Respuesta

Personalmente, por la naturaleza de su misión y la necesidad de contar con los medios y personal adecuados para afrontar las emergencias que se presenten con rapidez y eficacia,

siendo obligación del Estado conforme a la Ley y los Tratados Internacionales suscritos por el país, **considero que es importante contar con un medio de financiamiento de naturaleza tributaria, a fin de garantizar su captación en forma permanente.**

Sea el pago del impuesto SAR a través de los pasajes aéreos, no sería mucha la cantidad del costo que amerita mantener e implementar un sistema SAR, esto hace viable que el Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento tenga el medio económico o fondo para la preparación, capacitación y adquisición de equipos y medios para cumplir el objetivo y misión.

El promedio diario de pasajeros a nivel nacional e internacional que utilizan los aeropuertos de categoría internacional o nacional es de **16,000 personas** aproximadamente; lo que origina un considerable movimiento de vuelo de aeronaves; por lo tanto la captación del impuesto extraordinario es respetable.

3.7. DISCUSIÓN DE LAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

Que a partir de ahora llamaremos **IMPUESTO EXTRAORDINARIO PARA LA BÚSQUEDA ASISTENCIA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO.**

3.7.1. Ventajas:

- a. **Social.-** Al contar con un Sistema SAR preparado y equipado para cualquier situación de desastre aéreo vamos a minimizar la pérdida de vidas, lesiones o daños materiales, mejorando los tiempos de reacción, posibilitando salvar más vidas humanas.
- b. **Tecnológica.-** Al contar con lo último en tecnología vamos a reducir el tiempo invertido en la búsqueda de personas en situación de peligro utilizando la tecnología, investigación y desarrollo, educación, reglamentación y observación de las leyes.

- c. **Operativa.-** Vamos a mejorar la seguridad de modo que se reduzca el número de incidentes. Da mayor exactitud de la ubicación de la emergencia.
- d. **Estratégica.-** Mejora la cooperación entre autoridades SAR marítimas, aeronáuticas y de Defensa Civil.
- e. **Económica.-** Se produce un gran ahorro de medios.

3.7.2. Desventajas:

- a. **Social.-** Al no contar con un Sistema SAR preparado y equipado para cualquier situación de desastre aéreo vamos a estar minimizados para salvar la mayor cantidad de vidas humanas.
- b. **Tecnológica.-** Al no contar con lo último en tecnología vamos a utilizar más tiempo en la búsqueda de personas en situación de peligro ocasionando que se puedan perder más vidas de los sobrevivientes.
- c. **Operativa.-** Al no contar con una seguridad sobre el equipamiento de las aeronaves vamos a demorarnos más en la ubicación de la emergencia.
- d. **Estratégica.-** Por falta de medios vamos a perder el apoyo de mejorar la cooperación entre autoridades SAR marítimas, aeronáuticas y de Defensa Civil.
- e. **Económica.-** Al no contar con los medios suficientes vamos a producir un gran gasto de medios y económicos a la institución.

3.8. ANÁLISIS GENERAL

- a. El Gobierno Peruano, es responsable ante la OACI de cumplir con los acuerdos y convenios firmados que tienen nivel de Ley. La Fuerza Aérea es responsable del auxilio de aeronaves en emergencia. Siendo así, es necesario contar con equipamiento personal para las brigadas SAR y equipos de Búsqueda y Rescate para las aeronaves, y así cumplir con los convenios y tratados internacionales con el fin de salvar vidas humanas en el menor tiempo posible.
- b. Se puede notar a través de las encuestas, entrevistas y experiencia personal que el Sistema SAR tal como se encuentra no tiene las herramientas necesarias para afrontar con éxito una operación SAR de gran magnitud, se hace necesario la implementación de aeronaves, equipos e instrucción al personal que labora en el Sistema SAR, como mínimo con un presupuesto inicial anual de **\$1,660,124.80** dólares de los Estados Unidos de Norte América, asimismo para mejorar esta capacitación se hace necesario la ejecución de ejercicios a nivel nacional e internacional, cumpliendo de esta manera convenios internacionales.
- c. La tendencia en el crecimiento del movimiento de pasajeros en los vuelos a Nivel Nacional e Internacional se viene acentuando durante estos últimos años, ya que el país cuenta con un programa efectivo de promover la industria del turismo, es así que el tráfico movilizad hasta la fecha frente a los últimos cinco (05) años se incrementa paulatinamente. La creación del Fondo y del Impuesto Extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, permitirá a la FAP contar con **US\$ 11,000,000.00** dólares de los Estados Unidos de Norte América anuales aproximadamente, el mismo que se incrementará en 15% anualmente de acuerdo a las estadísticas. Es así que para el funcionamiento del Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento se propone **requerir de un fondo que cubra los gastos de preparación y adquisición de bienes que no sean aeronaves ni repuestos de los mismos; y así cumplir con el mandato de la Ley y el interés público.**

CONCLUSIONES

1. La Fuerza Aérea es responsable del auxilio de aeronaves en emergencia. Siendo así, es necesario contar con una capacidad operativa eficiente, equipamiento personal para las brigadas SAR y equipos de Búsqueda y Rescate para las aeronaves.
2. La implementación y óptima operatividad del Sistema SAR, permitirá recuperar la capacitación operativa a través de ejercicios a nivel nacional e internacional, como mínimo con un presupuesto inicial anual de \$1,660,124.80 Dólares Americanos.
3. Proponer el Proyecto de ley, como un mecanismo económico diferente a los del tesoro publico y aplicar el impuesto SAR al pasaje aéreo de US\$ 1.00 dólar americano.

RECOMENDACIONES

1. Para lograr una capacitación operativa eficiente se plantea el “PROYECTO DE LEY” como un mecanismo económico que no depende de los fondos del tesoro publico y tendría que ser llevado al Congreso de la Republica, para que sea promulgado.
2. Para alcanzar una buena implementación y óptima operatividad del Sistema SAR, la “PROPUESTA DEL PROYECTO DE LEY”, Se debe impulsar lo más pronto posible para no seguir perdiendo la recaudación.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

[1] **Constitución Política del Perú:** del 28 de diciembre de 1993, con las modificaciones de los artículos 77° y 200° según ley N° 26472 del 09 de junio de 1995. Lima: Título I, Capítulo I, Artículo 1°.- Pág. 03.

[2] **Congreso de la República del Perú:** D. Legislativo N° 10358, Adhesión al Convenio de Chicago del 11-01-46, pág. 01.

[3] **Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento:** Lima 10-05-73 Lima, Título I, 1.2, Pág.02.

[4] **Reglamento del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento:** Lima 10-05-73 Art. 04°, 11°, 14°, 15°, Págs.02, 03, 04.

[5] **Congreso de la República del Perú:** D. Legislativo N° 439, Ley Orgánica de la Fuerza Aérea del Perú, del 27-09-87, Lima. Art. 14, Pág. 02.

[6] **Ministerio de Defensa:** R. Suprema N° 071 DE/MGP del 12-02-98, Plan para la Coordinación Nacional de Búsqueda y Salvamento Lima: Cáp. III, Art. C, Inc.3, Pág. 06.

[7] **Ministerio de Transportes y Comunicaciones:** Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, del 26-12-01 Diario el Peruano, Normas Legales, Lima 26-12-01. Arts. 150.1, 150.2, Pág. 186444.

[8] **Ministerio de Transportes y Comunicaciones:** Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, del 26-12-01 Diario el peruano, Normas Legales, Lima 26-12-01. Art. 296, Pág. 214479.

[9] **Fuerza Aérea del Perú:** Plan SAR Nacional 2003, Lima: Anexo "A", Págs. 4,5,6.

- [10] **Fuerza Aérea del Perú:** Plan SAR Nacional 2003, Lima: Anexo "A", Pág. 1.
- [11] **Fuerza Aérea del Perú:** Plan SAR Nacional 2003, Lima: Anexo "B", Págs. 10,11.
- [12] **Fuerza Aérea del Perú:** Plan SAR Nacional 2003, Lima: Anexo "B", Págs. 1-4.
- [13] **Ministerio de Transportes y Comunicaciones:** Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, del 08-12-00, Diario el Peruano, Normas Legales, Lima 10-05-00. Art. 150.1, Pág. 186444.
- [14] **OACI:** Anexo 12° del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Chicago 07-12-44, Octava edición julio 2004, Cáp. 4, Art. 4.4, Pág. 4.2.
- [15] **OACI:** Manual IAMSAR Volumen I (Organización y Gestión). OACI (2007). Londres Montreal: edición 2007. Cáp.1, Art. 1.4.1 y 1.4.3.
- [16] < <http://www.sunat.gob.pe/legislación/superin/2004/166.htm> > Revisado el 31 de octubre del 2007.

REFERENCIA BIBLIOGRAFICA

1. **ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).** Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento. Lima, 10-05-73. 11p.
2. **CARRILLO Francisco.** Como hacer la tesis y el trabajo universitario. Lima, Horizonte. 1980.192 p.
3. **CONGRESO DE LA REPUBLICA.** Constitución Política del Perú. Lima, 28-12-93. 62 p.
4. **ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).** Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. Chicago , 07-12-44. 31 p.
5. **FUERZA AEREA DEL PERU.** Plan SAR Nacional 2003. 58 p.
6. **LEY. N° 439.** Ley Orgánica de la Fuerza Aérea del Perú. Lima, 27-09-87. 04 p.
7. **LEY N° 27261** Ley de Aeronáutica Civil. Lima, 08-12-00. 25 p.
8. **ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI).** Manual IAMSAR Volumen I (Organización y Gestión). Londres Montreal, 2007. 107 p.
9. **MERCADO H,** Salvador. ¿Como hacer una tesis?. México, Limusa 2003. 294 p.
10. **MINISTERIO DE TRANSP. Y COMUNICACIONES.** 2008. Accidente Aéreo de Aeronave MGP AE-560 el 08-12-1987. 538 p.
11. **MINISTERIO DE TRANSP. Y COMUNICACIONES.** 2008. Accidente Aéreo de Aeronave Aeroperú 603 el 02-10-1996. 678 p.

12. **MOHAMMAD Naghi** (NAMAKFOROOSH). Metodología de la Investigación. México, Limusa 2000. Segunda edición. 525 p.
13. **MUÑOZ R. Carlos**. Como elaborar y asesorar una Investigación. México, Pearson Prentice Hall 1998. Primera edición. 328 p.
14. **PÁEZ WARTON José**. El Plan de Tesis. Lima, 2007. 146 p.
15. **PARDINAS Felipe**. Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales. México, Siglo XXI editores. 1989. 240 p.
16. **ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI)**. Reglamento del Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento. Lima, 10-05-73. 12 p.
17. **MINISTERIO DE TRANSP. Y COMUNICACIONES**. Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261. Lima, 26-12-01. 04 p.
18. **RESOLUCION SUPREMA N° 071 DE/MGP del 12-02-98**. Plan para la Coordinación Nacional de Búsqueda y Salvamento. Lima. 15 p.
19. **ROSENTAL & IUDIN**. Diccionario Soviético de Filosofía. Montevideo, Pueblos Unidos. 1965. 305 p.
20. **SABINO Carlos**. El Proceso de Investigación. Caracas, Panapo, 1992. 216p.
21. **SALAZAR R. Carlos**. La estructura de la tesis universitaria. Lima, Ediciones peruanas, 1963. 62p.
22. **T News 2008**. Estadísticas del mercado Aéreo 2008. [en línea], < en http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/estadistica/est_anios2.htm>. [Consulta: 22 noviembre del 2008

ANEXOS

ANEXO "1"

MATRIZ DE CONSISTENCIA

	PROBLEMATICA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
GENERAL	<p>En la FAP, se hace necesario contar con una capacidad operativa eficiente que nos permita realizar Operaciones de Búsqueda, Rescate y Salvamento Aeronáutico (SAR) con éxito y cuando la situación de una emergencia lo amerite.</p> <p>¿Cómo se podría recuperar la capacidad operativa para Operaciones SAR en la FAP, a través de un mecanismo que no sea dependiente de los fondos del Tesoro Público?</p>	<p>“Determinar la capacitación operativa eficiente estableciendo el diseño y aplicación de mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público, para la implementación y óptima operatividad del Sistema de Búsqueda y Salvamento (SAR) en la FAP, para el periodo 2010-2021”.</p>	<p>El hecho de imponer un impuesto de un dólar americano a todos los pasajes aéreos en el territorio nacional para que sea trasladado al Sistema SAR, permitiría a la FAP contar con el presupuesto necesario para la implementación y óptima operatividad del mencionado sistema.</p>	<p>La Fuerza Aérea es responsable del auxilio de aeronaves en emergencia. Siendo así, es necesario contar con una capacidad operativa eficiente, equipamiento personal para las brigadas SAR y equipos de Búsqueda y Rescate para las aeronaves.</p>	<p>Para lograr una capacitación operativa eficiente se plantea el “PROYECTO DE LEY” como un mecanismo económico que no depende de los fondos del tesoro público y tendría que ser llevado al Congreso de la Republica, para que sea promulgado.</p>
ESPECIFICOS	<p>¿Establecer indicadores para la implementación y óptima operatividad del Sistema SAR?</p>	<p>Calcular los indicadores para la implementación y óptima operatividad del Sistema SAR y así mejoraremos el rescate de los posibles sobrevivientes en un accidente aéreo.</p>	<p>El nivel de implementación y óptima operatividad del Sistema SAR permitiría recuperar la capacitación y entrenamiento del personal en el mencionado sistema.</p>	<p>La implementación y óptima operatividad del Sistema SAR, permitirá recuperar la capacitación operativa a través de ejercicios a nivel nacional e internacional, como mínimo con un presupuesto inicial anual de \$1,660,124.80 Dólares Americanos.</p>	<p>Para alcanzar una buena implementación y óptima operatividad del Sistema SAR, la “PROPUESTA DEL PROYECTO DE LEY”, Se debe impulsar lo más pronto posible para no seguir perdiendo la recaudación.</p>
	<p>¿Establecer indicadores para la capacitación operativa eficiente del personal que labora en el Sistema SAR?</p>	<p>Evaluar los indicadores para la capacitación operativa eficiente del personal del Sistema SAR.</p>	<p>El nivel de la capacitación operativa eficiente del personal se medirá de acuerdo a los cursos y ejercicios a ejecutar.</p>		
	<p>¿Determinar que diseño y aplicación de un mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público se puede crear para ser trasladado a la FAP.</p>	<p>Generar el diseño y aplicación de un mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público para recuperar el Sistema SAR.</p>	<p>La variable mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público permitirá imponer un impuesto de un dólar americano a todos los pasajes aéreos en el territorio nacional para que sea trasladado al Sistema SAR de forma inamovible.</p>	<p>Proponer el Proyecto de ley, como un mecanismo económico diferente a los del tesoro público y aplicar el impuesto SAR al pasaje aéreo de US\$ 1.00 dólar americano.</p>	

ANEXO "2"

CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

	PROBLEMATICA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES
GENERAL	<p>En la FAP, se hace necesario contar con una capacidad operativa eficiente que nos permita realizar Operaciones de Búsqueda, Rescate y Salvamento Aeronáutico (SAR) con éxito y cuando la situación de una emergencia lo amerite.</p> <p>¿Cómo se podría recuperar la capacidad operativa para Operaciones SAR en la FAP, a través de un mecanismo que no sea dependiente de los fondos del Tesoro Público?</p>	<p>"Determinar la capacitación operativa eficiente estableciendo el diseño y aplicación de mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público, para la implementación y óptima operatividad del Sistema de Búsqueda y Salvamento SAR en la FAP, para el periodo 2010-2021".</p>	<p>El hecho de imponer un impuesto de un dólar americano a todos los pasajes aéreos en el territorio nacional para que sea trasladado al Sistema SAR, permitiría a la FAP contar con el presupuesto necesario para la implementación y óptima operatividad del mencionado sistema.</p>	<p>X: mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público</p> <p>Y1: implementación y óptima operatividad del Sistema SAR</p> <p>Y2: capacitación operativa eficiente</p>
ESPECIFICOS	<p>¿Establecer indicadores para la implementación y óptima operatividad del Sistema SAR?</p>	<p>Calcular los indicadores para la implementación y óptima operatividad del Sistema SAR y así mejoraremos el rescate de los posibles sobrevivientes en un accidente aéreo.</p>	<p>El nivel de implementación y óptima operatividad del Sistema SAR permitiría recuperar la capacitación y entrenamiento del personal en el mencionado sistema.</p>	<p>Y1: implementación y óptima operatividad del Sistema SAR</p>
	<p>¿Establecer indicadores para la capacitación operativa eficiente del personal que labora en el Sistema SAR?</p>	<p>Evaluar los indicadores para la capacitación operativa eficiente del personal del Sistema SAR.</p>	<p>El nivel de la capacitación operativa eficiente del personal se medirá de acuerdo a los cursos y ejercicios a ejecutar.</p>	<p>Y2: capacitación operativa eficiente.</p>
	<p>¿Determinar que diseño y aplicación de un mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público se puede crear para ser trasladado a la FAP.</p>	<p>Generar el diseño y aplicación de un mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público para recuperar el Sistema SAR.</p>	<p>La variable mecanismo económico y financiero diferente a los del Tesoro Público permitirá imponer un impuesto de un dólar americano a todos los pasajes aéreos en el territorio nacional para que sea trasladado al Sistema SAR. de forma inamovible.</p>	<p>X: mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público.</p>

ANEXO “3”

DEFINICIÓN CONCEPTUAL Y OPERACIONAL

Variables		Categoría	Definición Conceptual	Definición Operacional
Tipo	Nombre			
INDEPENDIENTE	mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público	Impuesto al pasaje aéreo	Ingresos directos que intervienen en forma inmediata en el Impuesto a los pasajes Aéreos permitiendo la implementación y óptima operatividad del Sistema SAR.	ingresos y rentabilidad para análisis de riesgo y comparación con otros países
DEPENDIENTE	implementación y óptima operatividad del Sistema de Búsqueda y Salvamento (SAR)	Mejoramiento en el equipamiento de las aeronaves Adquisición y mejoramiento en los equipos de rescate aéreos Adquisición y mejoramiento en los equipos de rescate terrestre Adquisición y mejoramiento en los equipos de rescate acuáticos	Con los ingresos del impuesto SAR a los pasajes aéreos, se va a poder mejorar el equipamiento de las aeronaves y adquirir mejores equipos de rescate terrestres aéreos y acuáticos cuya finalidad es estar preparados para un eventual rescate y salvar vidas lo mas pronto posible.	Indicadores a través de la mejora en la capacidad operativa de las aeronaves y del incremento de cursos y practicas
	capacitación operativa eficiente	Mejor Instrucción. Mejor entrenamiento.	Con los ingresos del impuesto SAR a los pasajes aéreos, se va a poder mejorar la instrucción a través de cursos de capacitación en el extranjero y nacionales, asimismo se van a poder realizar mejores entrenamientos a través de ejercicios dentro del país y con los países vecinos.	

ANEXO “4”

OPERACIONABILIDAD DE VARIABLES

Variable		Categoría	Indicadores	Nivel de Medición	Técnicas e Instrumentos	
Tipo	Nombre					
INDEPENDIENTE	mecanismos económicos y financieros diferentes a los del Tesoro Público	Impuesto al pasaje aéreo	Flujo anual de pasajeros	Ordinal	Reportes	
			Cantidad de billetes de pasaje aéreos vendidos anualmente	Ordinal	Reportes	
			Precio por billete aéreo vendido	Ordinal	Entrevistas y encuestas	
DEPENDIENTE	implementación y óptima operatividad del Sistema de Búsqueda y Salvamento (SAR)	Mejoramiento en el equipamiento de las aeronaves	Situación de operatividad de aeronaves	Ordinal	Entrevistas y encuestas	
			Adquisición de material Aeronautico	Ordinal	Entrevistas y encuestas	
		Adquisición y mejoramiento en los equipos de rescate aéreos	Situación de operatividad de los equipos de rescate aéreo	Ordinal	Entrevistas y encuestas	
			Adquisición de material de rescate aéreo	Ordinal	Entrevistas y encuestas	
		Adquisición y mejoramiento en los equipos de rescate terrestre	Situación de operatividad de los equipos de rescate terrestre	Ordinal	Entrevistas y encuestas	
			Adquisición y mejoramiento en los equipos de rescate acuáticos	Adquisición de material de rescate terrestre	Ordinal	Entrevistas y encuestas
		capacitación operativa eficiente	Mejor Instrucción.	Nivel de instrucción del personal	Ordinal	Entrevistas y encuestas
				Cumplimiento eficiente en las actividades	Ordinal	Entrevistas y encuestas
			Mejor entrenamiento.	Situación de entrenamiento del personal de tripulantes aéreos	Ordinal	Entrevistas y encuestas
				Situación de entrenamiento del personal Médico y Paramédico	Ordinal	Entrevistas y encuestas
Situación de entrenamiento del personal de rescatistas	Ordinal			Entrevistas y encuestas		

ANEXO “5”

RESULTADOS DE ENCUESTA SISTEMA SAR

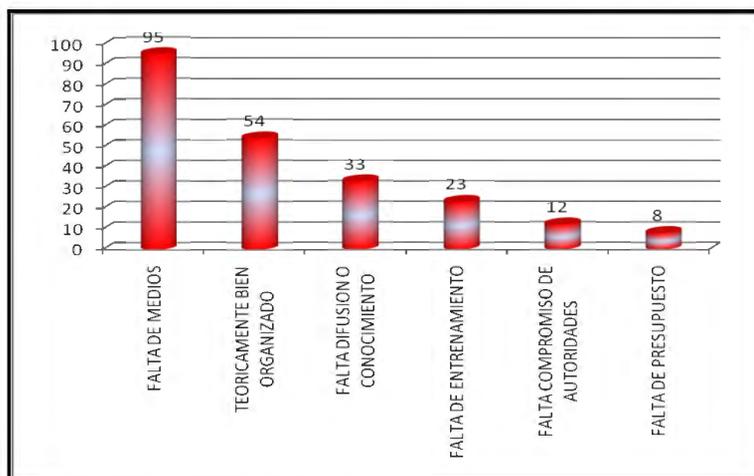
1. A la pregunta ¿Cuál es su opinión sobre la eficiencia del Sistema SAR en la FAP?

R.- La opinión, de los encuestados radica que **teóricamente el Sistema SAR es eficiente y se encuentra bien organizado** pero los mayores problemas radican en:

- **La Falta de medios aéreos y terrestres** que permitan cubrir todo el territorio peruano en el menor tiempo posible.
- **El casi nulo compromiso que existe de parte de las autoridades acerca del tema**, a los que nos lleva que teóricamente se encuentra bien organizado pero en la práctica mal orientado y llevado, por falta de conocimiento y difusión principalmente con los organismos extra FAP.
- Lógicamente con asignación de un **presupuesto** debidamente planeado en el corto, mediano y largo plazo se podría atender las deficiencias del sistema.
- **Falta de entrenamiento** de todos los que pertenecen al Sistema SAR Aeronáutico.

CUADRO N° 1

¿Cuál es su opinión sobre la eficiencia del Sistema SAR en la FAP?



FUENTE: Elaboración propia

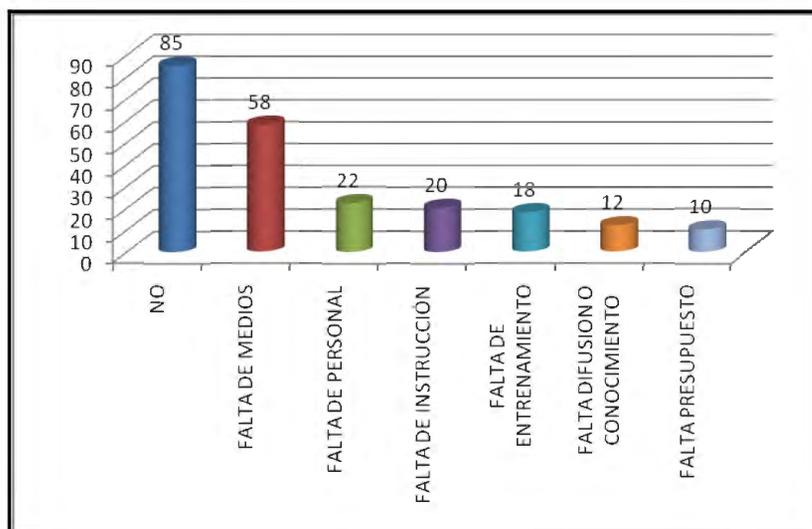
2. A la pregunta ¿Cree Ud. Que el Sistema SAR se encuentra en condiciones de rescatar a las personas en el menor tiempo posible? De ser negativa su respuesta, explique la forma en que debería ser implementado, para alcanzar la eficiencia requerida.

R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

- En la mayoría de las respuestas la razón es negativa “de ninguna manera”, se **carece de personal y medios** para la Búsqueda y Salvamento y **se desconoce el tema** en gran proporción.
- **Falta de presupuesto para instrucción y entrenamiento** afecta directamente el éxito de las mismas.
- Adicionalmente si se tuvieran en forma permanente **aeronaves en las Alas Aéreas** destinadas a este fin podría acortarse el tiempo de reacción.

CUADRO N° 2

¿Cree Ud. Que el Sistema SAR se encuentra en condiciones de rescatar a las personas en el menor tiempo posible?



FUENTE: Elaboración propia

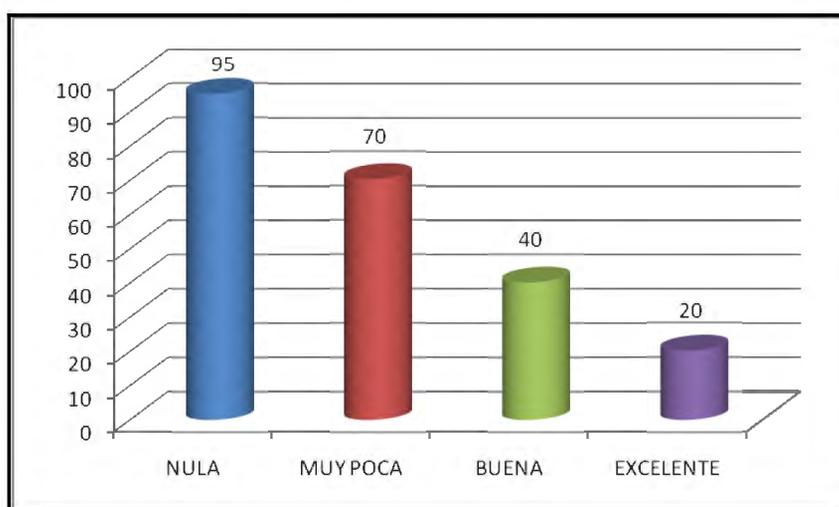
3. A la pregunta ¿Cómo considera su capacitación para cumplir con su función asignada en el Sistema SAR?

R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

- En la mayoría de las respuestas la respuesta fue **nula**, pues no reciben instrucción, por encontrarse fuera de Lima, en alguna provincia o por razones que no existe una escuela para dar instrucción teórica y práctica.
- Algunos encuestados consideran que la capacitación que se da, es **muy poca**, ya que el curso que se imparte al personal de Oficiales y Sub Oficiales, tiene muy pocas horas y los temas que se tratan les falta más práctica.
- Muy pocas de las personas que fueron encuestadas, piensan que la instrucción es **buena o excelente**, que se debería realizar los cursos dos (02) veces al año como mínimo

CUADRO N° 3

¿Cómo considera su capacitación para cumplir con su función asignada en el Sistema SAR?



FUENTE: Elaboración propia

4. A la pregunta ¿Cómo considera su entrenamiento para cumplir con su función asignada en el Sistema SAR?, ¿Cómo piensa que podría mejorarse su entrenamiento o capacitación, para cumplir con eficiencia su función asignada al Sistema SAR?

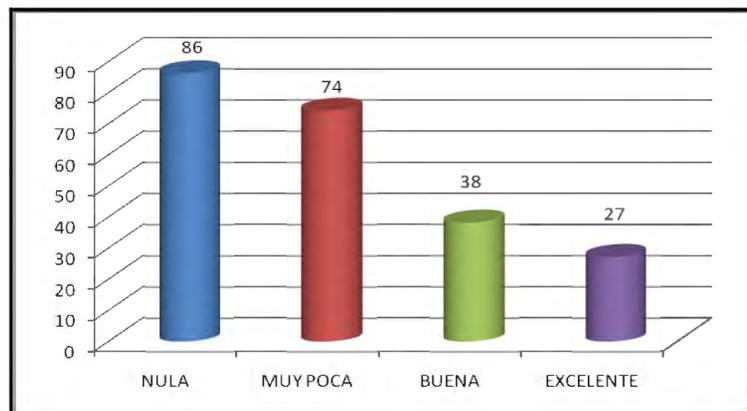
R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

La mayor cantidad de encuestados respondió que **nula o muy poca**, que se debería practicar mucho mas con ejercicios sobre la carta o ejercicios simulados como se viene realizando con los países fronterizos.

- El personal encuestado que realiza ejercicios simulados principalmente los de Arequipa e Iquitos responden que es **buena o excelente**, por que ellos realizan ejercicios todos los años, pero estos ejercicios simulados deberían ser más seguidos.
- La gran mayoría del personal que participa en el sistema responde que se deberían de continuar con los **ejercicios simulados SAR** con los países fronterizos, ya que es la mejor forma de practicar en el terreno lo que es en si un rescate.

CUADRO N° 4

¿Cómo considera su entrenamiento para cumplir con su función asignada en el Sistema SAR?, ¿Cómo piensa que podría mejorarse su entrenamiento o capacitación, para cumplir con eficiencia su función asignada al Sistema SAR?



FUENTE: Elaboración propia

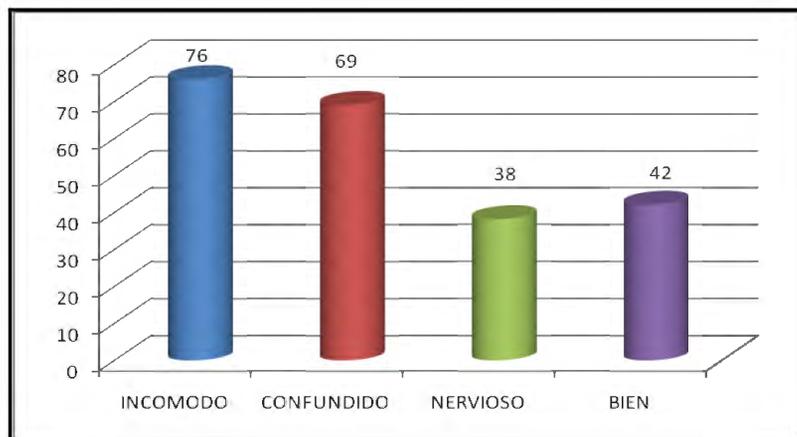
5. A la pregunta ¿Cómo se siente cuando es necesaria su participación en un ejercicio del Sistema SAR?

R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

- Algunos de los encuestados respondieron, **Incomodo**, ya que no tengo el suficiente entrenamiento e instrucción para afrontar un ejercicio SAR y menos si fuese real.
- Otros encuestados respondieron **Confundido**, pues al igual que muchos de sus compañeros, no tienen claro que hacer cuando están participando en un ejercicio SAR.
- **Nervioso**, es la respuesta de un grupo minoritario, pero se entiende el motivo es por el poco o nulo entrenamiento que realiza mientras esta en el sistema.
- Muy poco es el personal que responde que se encuentra **bien** respondiendo que tienen la oportunidad de estar en Lima, donde participan en los cursos y ejercicios SAR,

CUADRO N° 5

¿Cómo se siente cuando es necesaria su participación en un ejercicio del Sistema SAR?



FUENTE: Elaboración propia

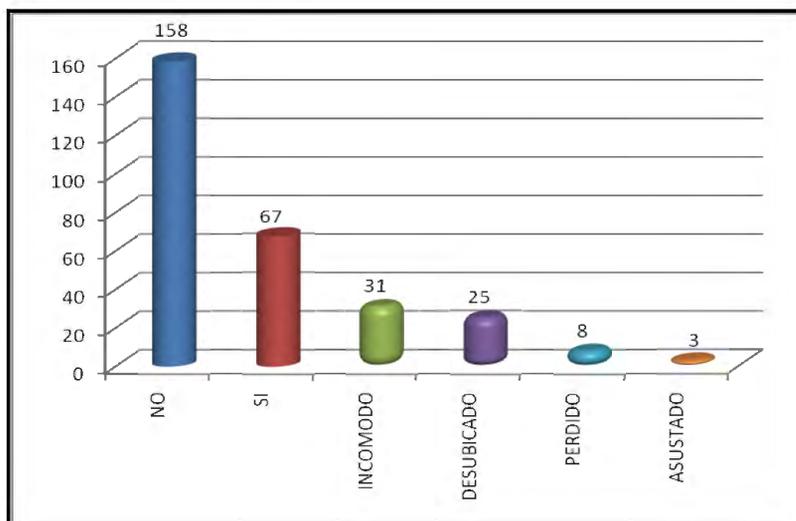
6. A la pregunta ¿Ha participado en operaciones reales de SAR? De ser afirmativa su respuesta, diga ¿Cómo se sintió?

R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

- La gran mayoría **no** ha participado en operaciones reales, solo en unos pocos ejercicios simulados.
- Otro grupo menor dice que **si** ha participado, pero se han sentido, **incómodos, desubicados, perdidos y asustados** por la responsabilidad que amerita participar en estos eventos.

CUADRO N° 6

¿Ha participado en operaciones reales de SAR? De ser afirmativa su respuesta, diga ¿Cómo se sintió?



FUENTE: Elaboración propia

7. A la pregunta ¿Cómo deberían estar implementadas las Alas Aéreas para realizar su función de Sub Centro de Salvamento Aeronáutico?

R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

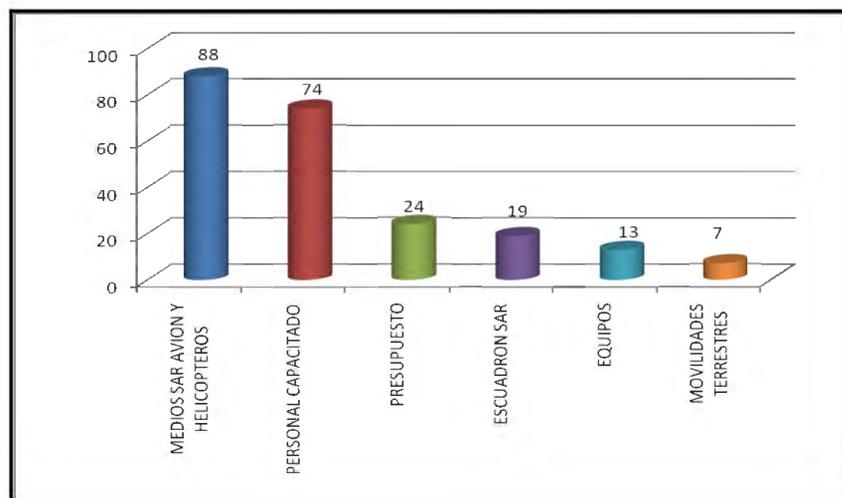
- Con medios aéreos SAR (Un **avión ligero** para la Búsqueda y Evacuación de buena autonomía y equipamiento para realizar la búsqueda inicial de la aeronave y la evacuación del personal afectado si fuera requerido, **Un helicóptero** preparado y

equipado para operaciones de Rescate diurnas y nocturnas) eficientemente para iniciar en el menor tiempo posible las operaciones SAR.

- **Personal especializado y capacitado nombrado solamente al sistema SAR** a dedicación exclusiva, a cargo de un escuadrón aéreo que pertenecería a la organización del Estado Mayor A-3.
- **Presupuesto para instrucción, entrenamiento** propio y conjunto y a nivel institucional para cubrir los gastos de viaje para organizar los departamentos comprendidos en los Sub Centros respectivos.
- **Patrullas terrestres** las cuales deberán contar con una o más **movilidades** asignadas y el personal contar con el equipamiento necesario para las diversas regiones.
- Asimismo, deberá contarse con **equipos satelital de comunicaciones u otros** como VHF y HF portátiles.

CUADRO N° 7

¿Cómo deberían estar implementadas las Alas Aéreas para realizar su función de Sub Centro de Salvamento Aeronáutico?



FUENTE: Elaboración propia

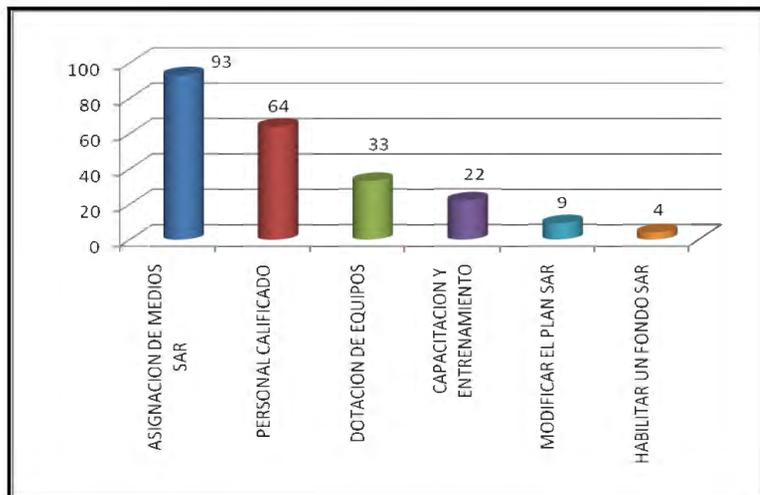
8. A la pregunta ¿Desearía agregar algo más, para contribuir a mejorar la eficiencia del Sistema SAR?

R.- La opinión, de los encuestados a la pregunta, fue:

- Asignar **medios SAR**, que es lo más importante para el Sistema, tanto aéreo como terrestre, en forma permanente en los Sub Centros de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.
- Contar con suficiente **personal calificado y capacitado** a tiempo completo en el tema. **Entrenar permanentemente** para ver si al poner en práctica el Plan las cosas funcionan o deben ser reajustadas para mejorar.
- Establecer en base a un estudio concienzudo, nuestros reales requerimientos para **formular un Plan acorde a nuestras necesidades** y de esta manera se doten de personal y medios a los SCSA.
- Habilitar un **fondo SAR** para obtener recursos para el Sistema.

CUADRO N° 8

¿Desearía agregar algo más, para contribuir a mejorar la eficiencia del Sistema SAR?



FUENTE: Elaboración propia

ANEXO "6"

PRESUPUESTO EJERCICIO SAR FAP

SE HA PROYECTADO UN PROMEDIO DEL COSTO POR EJERCICIO EL CUAL SE PRESENTA A CONTINUACION

COSTOS HORARIOS DE AERONAVE

AERONAVE	COSTO HORARIO (USD)	HORAS	USD US\$	TIPO DE CAMBIO S/. 3.00
BELL 212	1.968.70	20	39,374.00	118,122.00
TOTAL SOLES				118,122.00

GASTOS DE VIATICOS Y COMISION DE PERSONAL (NACIONAL)

OFICIALES COM. DIA = 86.00 TTCC.SS.OO COM. IDIA = 53.75

PERSONAL	CANT.	COM. X 2DIAS	COM X 5DIAS	PAJES + TUA	TOTAL
OFICIALES	ALAR3 3	516.00		2100 + 132	2,748.00
OFICIALES	COMOP / DIRIN 2		860.00	1400 + 88	2,348.00
OFICIALES	DOES 1		430.00		430.00
OFICIALES	PILOTOS 2	344.00			344.00
TTCC.SS.OO	MECANICO 2	215.00			215.00
TTCC.SS.OO	COMOP / DIRIN 2		537.50	400 + 4	941.50
TTCC.SS.OO	ESPECIALISTAS 3		806.25		806.25
TTCC.SS.OO	DOES 3		806.25		806.25
TOTAL SOLES					8,639.00

GASTOS DE VIATICOS Y COMISION DE PERSONAL (EXTRANJERO)

COMISION IDIA = \$220 1PASJ.= \$500 1TUA= \$30

PERSONAL	CANT.	COM. 3DIAS S/.	PAJES. + TUAS	TOTAL	TIPO DE CAMBIO S/. 3.00
OFICIALES	COMOP/ALAR3 3	1,980.00	\$1500 + \$90	\$3,702.00	
OFICIALES	TRIPUL. 2	1,320.00		\$1,320.00	
TTCC.SS.OO	TRIPUL. 1	660.00		\$ 660.00	
TOTAL				\$5,680.00	15,336.00

PAGO SERVICIO AEROPUERTARIO

SERVICIO	B-212	VALOR UNITARIO	TOTAL S/.
ARR/DEP	5	S/. 16.66	S/. 83.00
PARQUEO	76 HRS.		S/. 33.32
SNAR	250 KM	S/. 0.35	S/. 87.50
APROXIM.	5.10	S/. 17.01	S/. 51.03
TOTAL SOLES			S/. 254.85

MATERIAL DIVERSO

CANT.	ARTICULO	PRECIO C/U	TOTAL
1	PLACA RECORDATORIA	200.00	200.00

COSTO TOTAL EN SOLES

COSTO EN DOLARES (3.0)

COSTOS HORARIOS DE AERONAVE	118,122.00	
GASTOS DE VIATICOS Y COM. PERS.NAC.	8,639.00	
GASTOS DE VIATICOS Y COM. PERS.EXT.	15,336.00	
PAGO SERVICIO AEROPUERTARIO	254.85	
MATERIAL DIVERSO	200.00	
MONTO	142,551.85	
POR 4 EJERCICIOS (CHILE, BOLIVIA, ECUADOR, COLOMBIA)	570,207.40	190,069.13

FUENTE: Elaboración propia

ANEXO "7"

REQUERIMIENTO DE MATERIAL PARA LAS BRIGADAS SAR ALARI-GRUFE-ESCOM-IVRAT-ESSEL EQUIPO

INDIVIDUAL

CANTIDAD REQUERIDA					CANT. TOTAL	U.M.	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO \$	PRECIO TOTAL \$
ALARI	GRUFE	ESCOM	IVRAT	ESSEL					
16	32	16	16	16	96	Par	Guantes de cuero para descenso en rapell	45,00	4.320,00
16	32	16	16	16	96	Par	Guantes para descenso en cuerda fast rope	65,00	6.240,00
16	32	16	16	16	96	Par	Guantes térmicos	10,00	960,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Casco protector de fibra para rescate	35,00	3.360,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Lentes contra viento y polvo (tipo antiparras)	55,00	5.280,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Chalecos salvavidas	90,00	8.640,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Dispositivo de descenso tipo "8", de aluminio, con orejas	30,00	2.880,00
32	64	32	16	32	176	Unid.	Mosquetón en "D", de aluminio, con seguro (2 por brigadista)	20,00	3.520,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Uniforme Camuflado Completo	80,00	7.680,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Chaleco de rescate Porta Todo, color verde olivo	250,00	24.000,00
16	32	16	16	16	96	Par	Botas de caña alta, para selva	95,00	9.120,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Kit de primeros auxilio personal	55,00	5.280,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Fornitura de Nylon, color verde olivo	17,00	1.632,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Mochila de Campaña, de nylon, impermeable, color verde olivo	120,00	11.520,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Bolsa para dormir térmica (sleeping bag), resist. a -5° C, color verde olivo	240,00	23.040,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Colchoneta de Neoprene de 1 plaza, color verde olivo	20,00	1.920,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Poncho Impermeable color verde	40,00	3.840,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Linterna frontal resistente al agua	45,00	4.320,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Mochila para hidrante (agua), tipo "CAMELL BAG" de 2.5 Lt.	120,00	11.520,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Arnes de Rescate de Nylon (sillarín)	100,00	9.600,00
16	32	16	16	16	96	Juego	Gamelas de campaña, cubiertos, funda	22,00	2.112,00
16	32	16	16	16	96	Juego	Cubiertos de campaña	10,00	960,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Cocina individual de campaña	20,00	1.920,00
FUENTE: Elaboración propia								SUB-TOTAL	153.664,00

EQUIPO COLECTIVO PARA BRIGADAS Y SOBREVIVIENTES

CANTIDAD REQUERIDA					CANT. TOTAL	U.M.	DESCRIPCION	PRECIO UNITARIO \$	PRECIO TOTAL \$
ALARI	GRUFE	ESCOM	IVRAT	ESSEL					
1	2	1	1	1	6	Unid.	Carrete de Cuerda Dinámica, 11mm, 600 pies, color verde olivo	525,00	3.150,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Carrete de Cuerda Estática, 11mm, 600 pies, color verde olivo	455,00	2.730,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Carrete de Cuerda Dinámica, 9mm, 600 pies, color verde olivo	420,00	2.520,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Carrete de Cuerda Estática, 9mm, 600 pies, color verde olivo	350,00	2.100,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Carrete Cordinos, 7mm, 300 pies, color verde olivo	120,00	720,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Cuerdas de Desc. Fast Rope, 90 p. con gasas de extrac. c/ verde olivo	2.800,00	16.800,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Camilla para trasporte de heridos, de aluminio, plegable	250,00	1.500,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Mochila de Primeros Auxilios	75,00	450,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Motosierra mediana	450,00	2.700,00
50	100	50	50	50	300	Unid.	Luz química (12 horas)	3,50	1.050,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Equipo de Oxígeno portátil	350,00	2.100,00
30	60	30	30	30	180	Unid.	Pote fumígeno, color rojo y verde	20,00	3.600,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Bolsa de rescate para cuerda de descenso	30,00	720,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Faja de anclaje regulable	55,00	1.320,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Tubulo web (tejido tubular), 20" x 1"	15,00	360,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Cordón Prusiano para rescate, de 5" x 7 mm.	5,00	120,00
2	4	2	2	2	12	Unid.	Faro halógeno recargable y con adaptador a batería	70,00	840,00
30	60	30	30	30	180	Unid.	Bolsa negra NN (trasporte de cadáveres)	5,00	900,00
8	16	8	8	8	48	Unid.	Linterna Estroboscópica (tipo Beacon)	25,00	1.200,00
8	16	8	8	16	56	Unid.	Machetes de supervivencia (recortado – macizo)	35,00	1.960,00
8	16	8	8	8	48	Unid.	Brújula digital (versión Militar)	60,00	2.880,00
8	16	8	8	8	48	Pares	Dispositivo de ascenso (ascensores), para cuerda de 9 mm. a 11 mm.	100,00	4.800,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Polea de aluminio simple	35,00	840,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Polea de aluminio doble	60,00	1.440,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Polea de aluminio oscilante	30,00	720,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Cizalla neumática	55,00	330,00

4	8	4	4	4	24	Unid.	Hacha de campaña con mango de aluminio	50,00	1.200,00
80	160	80	80	80	480	Unid.	Pastillas de Kerosén sólido para cocina de campaña	0,50	240,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Collarín cervical de primeros auxilios	60,00	1.440,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Set de fedula inflable (miembros superiores e inferiores)	150,00	900,00
2	4	2	2	2	12	Unid.	Global Position System	400,00	4.800,00
22	4	2	2	2	32	Unid.	Binoculares de largo alcance con telémetro	510,00	16.320,00
2	4	2	2	2	12	Unid.	Visor nocturno	1.500,00	18.000,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Megáfono	70,00	420,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Bote inflable de jebe 16 pax	6.000,00	36.000,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Motor fuera de borda 30 HP	6.200,00	37.200,00
10	20	10	10	10	60	Unid.	Bengala luminosa	30,00	1.800,00
10	20	10	10	10	60	Unid.	Bengala de mano iluminante de humo color rojo	30,00	1.800,00
10	20	10	10	10	60	Unid.	Señal luminosa color rojo c/paracaídas	30,00	1.800,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Carpa impermeable para zona montañosa (4 Pax)	90,00	2.160,00
80	160	8	8	80	336	Unid.	Racionamiento de Campaña	10,00	3.360,00
1	2	1	1	1	6	Unid.	Equipo de Comunicaciones VHF portátil Tierra-Aire HT con 2 bat.	600,00	3.600,00
16	32	16	16	16	96	Unid.	Equipo de Comunicaciones VHF portátil Terrestre HT con 2 bat.	450,00	43.200,00
4	8	4	4	4	24	Unid.	Porta mapa	10,00	240,00
SUB-TOTAL								232.330,00	

RESUMEN	
Equipo individual	153.664,00
Equipo colectivo para Brigada y sobrevivientes	232.330,00
TOTAL S	385.994,00

FUENTE: Elaboración propia

ANEXO "8"

**REQUERIMIENTO DEL MATERIAL NECESARIO PARA EQUIPAR UN
HELICOPTERO SAR**

BELL212/214

MATERIAL	PRECIO UNITARIO US \$	Bell-212 / Bell-412	
		CANT.	PRECIO TOTAL US\$
		REQUERIDO	
Equipo FLIR versión 2000F	150.000,00	1	150.000,00
Implementación de cabina NVG	NSTR	1	N/A
Faro de luz infrarrojo	NSTR	1	N/A
Kit Tanques aux.de combustible	2.986,00	1	2.986,00
Kit de flotadores para amerizaje	NSTR	1	N/A
Radar Meteorológico	12.350,00	1	12.350,00
Equipos DF	10.296,00	1	10.296,00
Botella de oxígeno	40,00	1	40,00
Kit Regulador de oxígeno	150,00	2	300,00
Kit de Máscara de oxígeno	10,00	15	150,00
Hoist	9.500,00	1	9.500,00
Cable para Hoist	1.500,00	1	1.500,00
Kit de Pirocartuchos	82,00	1	82,00
Camilla para rescate abisagrada	300,00	1	300,00
Kit de Flotadores para camilla	100,00	1	100,00
Cables para izar camilla	350,00	1	350,00
Penetrador	550,00	1	550,00
Kit de Flotador para penetrador	300,00	1	300,00
Chalecos salvavidas	55,00	15	825,00
Soga de nylon de 35 mts.	175,00	6	1.050,00
Soga de nylon de 60 mts.	250,00	2	500,00
Cola de mono (correa de seguridad)	NSTR	2	N/A
Mosqueteros de acero con seguro	NSTR	10	N/A
Lentes de visión Nocturna	6.000,00	4	24.000,00
Linterna acuática	50,00	4	200,00
Equipo PLB	250,00	4	1.000,00

*NO SE TIENE REFERENCIA NSTR

TOTAL S	216.379,00
----------------	-------------------

Por 5 helicópteros para tener uno en cada SCSA **\$1,081,895.00**

Al tipo de cambio de 3.0 el dólar **3,245,685.00 soles**

FUENTE: Elaboración propia

**REQUERIMIENTO DEL MATERIAL NECESARIO PARA EQUIPAR UN
HELICOPTERO SAR**

MI-17

MATERIAL	PRECIO UNITARIO US \$	MI-17	
		CANT. REQUERIDO	PRECIO TOTAL US\$
Equipo FLIR versión 2000F	150.000,00	1	150.000,00
Implementación de cabina NVG	NSTR	1	N/A
Faro de luz infrarrojo	NSTR	1	N/A
Kit Tanques aux.de combustible	2.986,00	1	2.986,00
Kit de flotadores para amerizaje	NSTR	1	N/A
Radar Meteorológico	12.350,00	1	12.350,00
Equipos DF	10.296,00	1	10.296,00
Botella de oxígeno	40,00	1	40,00
Kit Regulador de oxígeno	150,00	2	300,00
Kit de Máscara de oxígeno	10,00	28	280,00
Hoist	9.500,00	N/A	N/A
Cable para Hoist	1.500,00	N/A	N/A
Kit de Pirocartuchos	82,00	N/A	N/A
Camilla para rescate abisagrada	300,00	1	300,00
Kit de Flotadores para camilla	100,00	1	100,00
Cables para izar camilla	350,00	1	350,00
Penetrador	550,00	1	550,00
Kit de Flotador para penetrador	300,00	1	300,00
Chalecos salvavidas	55,00	28	1.540,00
Soga de nylon de 35 mts.	175,00	6	1.050,00
Soga de nylon de 60 mts.	250,00	2	500,00
Cola de mono (correa de seguridad)	NSTR	2	N/A
Mosqueteros de acero con seguro	NSTR	10	N/A
Lentes de visión Nocturna	6.000,00	4	24.000,00
Linterna acuática	50,00	4	200,00
Equipo PLB	250,00	4	1.000,00
NO SE TIENE REFERENCIA	NSTR		

TOTAL \$	206.142,00
-----------------	-------------------

Por 5 helicópteros para tener uno en cada SCSA

\$1,030,710.00

Al tipo de cambio de .3.0 el dólar

3,092,130.00 soles

FUENTE: Elaboración propia

ANEXO "9"

CORPAC S.A.: MOVIMIENTO AEROPORTUARIO DE PASAJEROS, 1990 - 2007

AÑO	POBLACIÓN	PASAJEROS		
	(MILES)	TOTAL	NACIONAL	INTERNAC.
1990	21,753	4,767,952	3,680,177	1,087,775
1991	22,180	4,257,143	3,228,099	1,029,044
1992	22,597	4,193,594	3,251,319	942,275
1993	23,009	4,784,025	3,710,001	1,074,024
1994	23,421	6,167,993	4,846,952	1,321,041
1995	23,837	7,507,519	5,915,484	1,592,035
1996	24,258	7,432,967	5,681,329	1,751,638
1997	24,681	7,161,993	5,231,989	1,930,004
1998	25,104	7,599,227	5,377,267	2,221,960
1999	25,525	7,543,893	5,491,361	2,052,532
2000	25,939	7,578,739	5,282,352	2,296,387
2001	26,347	7,139,610	4,830,600	2,309,010
2002	26,749	6,712,628	4,402,387	2,310,241
2003	27,148	6,950,717	4,587,748	2,362,969
2004	27,547	7,721,173	5,088,083	2,633,090
2005	27,179	8,560,175	5,513,179	3,046,996
2006	27,377	9,190,071	5,993,026	3,197,045
2007	28,221	11,339,236	7,440,783	3,898,453

Fuente: CORPAC S.A. - Área de Planeamiento y Proyectos / Estadística

Elaboración: MTC-Oficina General de Planeamiento y Presupuesto-Oficina de Estadística.

A/: Población según censo del 21.10.07, incluye 801,470 personas en calidad de omitidas.

ANEXO “10”

RESUMEN DE LAS NORMAS PARA LA EMISIÓN DE BOLETOS DE TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS

RESOLUCIÓN DE SUPERINTENDENCIA N° 166-2004/SUNAT (Publicada el 04 de julio de 2004)Lima, 02 de julio de 2004

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, ha establecido que la Aviación Civil comprende la Aviación General y la Aviación Comercial, incluyendo ésta última al transporte aéreo, al transporte aéreo especial y al trabajo aéreo;

Que el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú aprobado por el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC dispone que la emisión del billete de pasaje o del medio electrónico donde consten las condiciones del contrato de transporte aéreo de pasajeros, es exigible en el caso de los servicios de transporte aéreo y de transporte aéreo especial;

Que el artículo 16° del Reglamento de Comprobantes de Pago aprobado por Resolución de Superintendencia N° 007-99/SUNAT y normas modificatorias señala expresamente que los documentos autorizados en el numeral 6 del artículo 4°, entre los cuales se encuentran los boletos que expiden las Compañías de Aviación Comercial por el servicio de transporte aéreo de pasajeros deberán cumplir con las disposiciones específicas que la SUNAT determine;

SE RESUELVE:

CAPITULO III

DE LA OBLIGACIÓN DE DECLARAR

ARTÍCULO 6°.- OBLIGADOS

Las Compañías de Aviación Comercial deberán presentar mensualmente una declaración con información sobre la totalidad de Boletos de Transporte Aéreo emitidos en el mes, independientemente del medio de emisión empleado; esta declaración podrá ser presentada hasta el último día hábil del mes siguiente al que corresponda la emisión de los Boletos de Transporte Aéreo a informar.

ARTÍCULO 7°.- CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN

En la declaración a que hace referencia el artículo 6° se deberá indicar el mes de emisión de los Boletos de Transporte Aéreo a informar y el RUC de la Compañía de Aviación Comercial. Asimismo, por cada Boleto de Transporte Aéreo emitido, se deberá precisar lo siguiente:

- ✓ Número del Boleto de Transporte Aéreo emitido.
- ✓ Fecha de emisión.

- ✓ RUC del Agente de Ventas, cuando hubiera intervenido en la operación.
- ✓ Tratándose de Agentes de Ventas no domiciliados que no se encuentren obligados a inscribirse en el RUC, se deberá consignar el código que los identifica.
- ✓ Tipo de boleto emitido.
- ✓ RUC del sujeto que requiere sustentar costo o gasto o crédito fiscal; en caso no se requiera realizar tal sustentación, el número de Documento de Identidad del pasajero, con excepción de los menores de edad.
- ✓ Apellido Paterno y Nombre del Pasajero. En caso de no tener apellido paterno se consignará el apellido materno. Las mujeres que utilicen su apellido de casadas y los extranjeros cuyo primer apellido no sea el paterno deberán utilizar el primer apellido que figure en su Documento de Identidad.
- ✓ Valor de retribución del servicio prestado, sin incluir los tributos que afecten la operación. Asimismo deberá declararse si el servicio de transporte aéreo de pasajeros fue prestado a título gratuito.
- ✓ Monto discriminado del IGV que grava la operación.
- ✓ Montos de otros tributos que deban ser consignados en los Boletos de Transporte Aéreo.
- ✓ Forma de Pago, precisando si fue al contado, crédito u otra modalidad indicándose de ser el caso el número y sistema de tarjeta de crédito utilizado.

La declaración a que se refiere el presente artículo tiene carácter de declaración jurada, conforme a lo dispuesto en el artículo 88° del Código Tributario y es de tipo informativa de acuerdo con lo señalado en la Resolución de Superintendencia N° 002-2000/SUNAT y modificatorias, por lo que su presentación no rectifica ni sustituye a las demás declaraciones informativas o determinativas que deban presentarse conforme a las normas vigentes.

ARTÍCULO 8°.- PRESENTACIÓN DE LA DECLARACIÓN

Para la presentación de la declaración a la que hace referencia el artículo 6°, se empleará el PDT N° 3540 - "Boletos de Transporte Aéreo". La presentación de la declaración deberá efectuarse a través de SUNAT Virtual; para tal efecto las Compañías de Aviación Comercial deberán obtener su Código de Usuario y su Clave de Acceso al Sistema SUNAT Operaciones en Línea, en caso de no contar con ella, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3° de la Resolución de Superintendencia N° 109-2000/SUNAT, modificado por Resolución de Superintendencia N° 147-2003/SUNAT.

NAHIL LILIANA HIRSH CARRILLO
Superintendente Nacional

ANEXO "11"

PROPUESTA DEL PROYECTO DE LEY CON LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- Título de la Disposición.- LEY QUE CREA EL FONDO Y EL IMPUESTO EXTRAORDINARIO PARA LA BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO AERONAUTICO.

2.- Parte Expositiva o Exposición de Motivos

El artículo 150.1 de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, expresa que la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro así como de sus tripulantes y pasajeros es de interés público.

Corresponde al Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea del Perú, la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y socorro de tripulantes y pasajeros.

El reembolso de gastos de indemnización que señala el artículo 152 de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, es aplicable cuando ha concluido todo el sistema y medios de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o siniestradas; es decir al concluir la operación de búsqueda y rescate.

El Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves que realiza el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea del Perú, requiere de una preparación y medios preexistentes a cualquier accidente aéreo.

El Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento para su funcionamiento requiere de un fondo que cubra los gastos de preparación, reparación, mantenimiento, modernización y adquisición de bienes que no sean aeronaves ni repuestos de los mismos y así cumplir con el mandato de la Ley y el interés público.

Los costos o gastos relacionados con la adquisición de equipos de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutico así como la preparación e instrucción del personal a cargo de tal misión, hace indispensable que el Estado aplique un impuesto que permita obtener los recursos necesarios para cumplir con la Ley N° 27261 – Ley de Aeronáutica Civil, en la cual se contempla la protección de los derechos de los pasajeros y tripulantes de las aeronaves accidentadas.

Aplicar un impuesto a los pasajeros que utilizan el medio de transporte aéreo y cuyo costo es mínimo, hace viable que el Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento tenga el medio económico o fondo para la preparación y adquisición de equipos y medios para cumplir el objetivo y misión.

Que la expansión del mercado aerocomercial, y de la aviación en general, obligó a que la FUERZA AEREA PERUANA a un incremento de las provisiones, tanto en su calidad como en su cantidad, a efectos de brindar una respuesta acorde con esa situación.

El promedio diario de pasajeros a nivel nacional e internacional que utilizan los aeropuertos de categoría internacional o nacional es de 16,000 personas; lo que origina un considerable movimiento de vuelo de aeronaves; por lo tanto la captación del impuesto extraordinario es respetable.

Asimismo, el ente recaudador será la SUNAT y se tendrá la participación de los Ministerios de Defensa, Interior, Economía, Finanzas y Transportes y Comunicaciones, como integrantes del Comité Especial quienes supervisarán el correcto uso de los recursos provenientes del impuesto extraordinario. En tal sentido, se ha previsto que el mencionado Comité esté integrado entre otros, por un Oficial Superior del Ministerio de Defensa debido

a que por razones históricas, normativas y de competencia funcional, a la Fuerza Aérea se le ha encargado el control del aerospacio y el sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves y esa circunstancia obliga a que quien represente a la Fuerza Aérea del Perú, sea de la especialidad de Armas, Comando y Combate (piloto), pues es personal altamente calificado especializado en la parte operativa del Sistema de Búsqueda, asistencia y Salvamento de Aeronaves.

Existe el precedente exitoso de la Ley que crea el Fondo y el Impuesto Extraordinario para la Promoción y Desarrollo Turístico Nacional N° 27889 del 18 de Diciembre del 2002, que no sólo no ha disuadido el turismo, sino que permite captar los fondos que se necesitan para estimular esa importante actividad económica.

3.- Análisis Costo y Beneficio

La implementación de la Ley, no demandará mayores costos al Fisco en razón que el impuesto será captado a través del **pasaje o boleto aéreo a nivel nacional** y el beneficio que se espera obtener exceder largamente los costos que supone básicamente para los usuarios del servicio de transporte aéreo, máxime si se tiene en cuenta que el promedio diario de pasajeros a nivel nacional e internacional que utilizan los aeropuertos de categoría internacional o nacional es de 16,000 persona; por lo que origina un considerable movimiento de vuelo de aeronaves.

4.- Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la Legislación Nacional

La expedición de la Ley propuesta surtirá sus efectos luego de su promulgación conforme lo dispone el Artículo 109° de la Constitución y no colisiona con norma alguna de orden legal.

5.- Fórmula Normativa

5.1 Parte Considerativa

Que, el artículo 150.1 de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, expresa que la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o en peligro así como de sus tripulantes y pasajeros es de interés público.

Que, corresponde al Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea del Perú, la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y socorro de tripulantes y pasajeros.

Que, el reembolso de gastos de indemnización que señala el artículo 152 de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261, es aplicable cuando ha concluido todo el sistema y medios de la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves accidentadas o siniestradas; es decir al concluir la operación de búsqueda y rescate.

Que, el Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento de Aeronaves que realiza el Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea del Perú, requiere contar con una preparación y medios preexistentes a cualquier accidente aéreo.

Que, el Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento para su funcionamiento requiere de un fondo que cubra los gastos de preparación, reparación, mantenimiento, modernización y adquisición de bienes que no sean aeronaves ni repuestos de los mismos y así cumplir con el mandato de la Ley y el interés público.

Que, los costos o gastos relacionados con la adquisición de equipos de búsqueda, asistencia y salvamento aeronáutico así como la preparación e instrucción del personal a cargo de tal misión, hace indispensable que el Estado aplique un impuesto que permita obtener los recursos necesarios para cumplir con la Ley N° 27261-Ley de Aeronáutica Civil, en la cual

se contempla la protección de los derechos de los pasajeros y tripulantes de las aeronaves accidentadas.

Que, aplicar un impuesto a los pasajeros que utilizan el medio de transporte aéreo y cuyo costo es mínimo, hace viable que el Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento tenga el medio económico o fondo para la preparación y adquisición de equipos y medios para cumplir el objetivo y la misión.

Que, el promedio diario de pasajeros a nivel nacional e internacional que utilizan los aeropuertos de categoría internacional o nacional es de 16,000 personas; lo que origina un considerable movimiento de vuelo de aeronaves; por lo tanto la captación del impuesto extraordinario es respetable.

Que, asimismo, el ente recaudador será la SUNAT y se tendrá la participación de los Ministerios de Defensa, Interior, Economía y Finanzas, Transportes y Comunicaciones, como integrantes de Comité Especial quienes supervisarán el correcto uso de los recursos provenientes del impuesto extraordinario.

5.2 Parte Dispositiva

CAPITULO I

Fondo para Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Artículo 1.- Creación del Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Crease el Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, en adelante el Fondo del Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, para financiar la preparación, equipamiento y las actividades previas destinadas a la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, en razón del interés público establecido en el artículo 150 de la

Ley N° 27261- Ley de Aeronáutica Civil y el artículo 294° del D.S. N° 050-2001 – MTC
Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

Artículo 2°.-Recursos

Los recursos del Fondo a que se refiere el artículo anterior, estarán constituidos por:

- ♦ La recaudación del Impuesto Extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico a que se refiere el artículo 5° de la presente ley.
- ♦ Los aportes o donaciones que realicen los Explotadores Aeronáuticos.
- ♦ Las donaciones y legados que reciban del Sector Público y Privado no incluidos en el literal anterior.

Artículo 3°.- Plan de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Para el desarrollo de las actividades y preparación a que se refiere el artículo 1°, el Ministerio de Defensa en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil y el Ministerio del Interior aprobarán mediante Resolución Ministerial un Plan Bianual de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico en el que se establecerá el funcionamiento del sistema y la participación de los diferentes organismos públicos y privados conforante del Comité de Coordinación y apoyo al Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico.

Artículo 4°.-Administración del Fondo de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

La Administración de los recursos del Fondo estará a cargo del Ministerio de Defensa y contará con un Comité Especial para este fin.

La elaboración del presupuesto anual de gastos será de responsabilidad de la Fuerza Aérea, por ser éste el órgano encargado de la dirección y organización de las operaciones

de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico conforme lo establece el artículo 301 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

El Comité Especial será presidido por el Ministro de Defensa y conformado además por:

- ◆ Un Oficial Superior FAP en actividad del Ministerio de Defensa.
- ◆ Un Oficial Superior en actividad de la especialidad armas, comando y combate representante del Comandante General de la FAP.
- ◆ Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicación – DGAC.
- ◆ Un representante del Ministerio del Interior.

El Comité Especial, no originará gasto alguno al fondo por ningún concepto; ni podrá autorizar la adquisición de aeronaves y repuestos.

El Comité especial podrá autorizar la adquisición o alquiler de equipos para las aeronaves y personal directamente involucrado en las operaciones de Búsqueda, Asistencia y Salvamento aeronáutico.

CAPITULO II

Impuesto extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Artículo 5º.- Creación del Impuesto extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento aeronáutico

Crease el Impuesto extraordinario para la búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, en adelante el impuesto para los fines indicados en los artículos 1º y 3º de la presente Ley.

Artículo 6º.- Hecho Generador y Nacimiento de la Obligación Tributaria

El impuesto grava al pasajero, persona naturales nacionales y extranjera, de medios de transporte aéreo comercial de tráfico nacional e internacional realizado desde los

aeródromos de la República y la obligación nace al producirse efectivamente el uso de los medios”.

Artículo 7º.- Cuantía del Impuesto

El monto el Impuesto asciende a US\$ 1.00 (1/ 100 dólares de los Estados Unidos de Norte América) al tipo de cambio vigente para la venta el día del pago del impuesto, para el tráfico nacional y US\$ 2.80 (2.8/ 100 dólares de los Estados Unidos de Norte América) para el tráfico internacional, el que será consignado en el billete o boleto de pasaje aéreo y no formará parte de la base imponible del Impuesto General a las Ventas.

Artículo 8º.- Agentes de percepción

El Impuesto será cobrado conjuntamente con el valor del pasaje aéreo en el momento de la emisión del billete o boleto de pasaje aéreo.

Constituyen agentes de percepción las empresas de transporte aéreo de tráfico nacional e internacional, las que deberán declararlo y abonarlo a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT.

Artículo 9º.- Administración del Impuesto

La SUNAT es el órgano Administrador del Impuesto y el producto de su recaudación constituye ingreso del Tesoro Público.

Artículo 10º.- Destino de los Ingresos recaudados producto de la aplicación del Impuesto

Los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto, luego de deducido el porcentaje que conforme a Ley corresponda a la SUNAT, serán transferidos al Ministerio de Defensa,

para que los utilice exclusivamente en el desarrollo de las actividades y proyectos a que se refiere el artículo 1º, a través de la Fuerza aérea del Perú.

El Ministerio de Defensa informará anualmente al Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio del Interior y Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre los gastos realizados con cargo al Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico.

CAPITULO III

Participación de los Prestadores de Servicios aéreos en el Fondo

Artículo 11º.- Participación

El Ministerio de Defensa – fuerza Aérea del Perú podrá convocar a los operadores aéreos para que realicen aportes o donaciones al Fondo para la Búsqueda, asistencia y Salvamento Aeronáutico con el objeto de coadyuvar a la consecución de los objetivos de la Ley.

5.3 Parte Final

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a los sesenta (60) días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

SEGUNDA.- Disposición Reglamentaria

En un plazo no mayor a los 60 días calendarios se expedirá las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para la mejor aplicación de la presente Ley, las que serán aprobadas mediante Decreto Supremo, refrendado por el Presidente del consejo de Ministros y los Ministros de Defensa, Economía y Finanzas, el Interior y Transportes y Comunicaciones.

PROYECTO DE LEY N°xxx

Ley N°

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República

Ha dado la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPLUBLICA

Ha dado la Ley siguiente

**LEY QUE CREA EL FONDO Y EL IMPUESTO EXTRAORDINARIO PARA
LA BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO AERONAUTICO**

CAPITULO I

Fondo para Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Artículo 1°.-Creación del Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Crease el Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento aeronáutico, en adelante el Fondo del Sistema de búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, para financiar la preparación, equipamiento y las actividades previas destinadas a la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, en razón del interés público establecido en el artículo 150° de la Ley N° 27261 – Ley de Aeronáutica Civil y el artículo 294° del D. N° 050-2001 – MTC Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

Artículo 2°.- Recursos

Los recursos del Fondo a que se refiere el artículo anterior, estarán constituidos por:

- 1.- La recaudación del Impuesto Extraordinario para la búsqueda, asistencia y Salvamento Aeronáutico a que se refiere el artículo 5° de la presente Ley.
- 2.- Los aportes o donaciones que realicen los Explotadores Aeronáuticos y,
- 3.- Las donaciones y legados que reciban del Sector Público y Privado no incluidos en el literal anterior.

Artículo 3°.- Plan de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Para el desarrollo de las actividades y preparación a que se refiere el artículo 1°, el Ministerio de defensa en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil y el Ministerio del Interior aprobarán mediante Resolución Ministerial un Plan Bianual de Búsqueda, Asistencia y Salvamento aeronáutico en el que se establecerá el funcionamiento del sistema y la participación de los diferentes organismos públicos y privados conformantes del Comité de Coordinación y Apoyo al Sistema de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico.

Artículo 4°.- Administración del Fondo de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

La Administración de los recursos del Fondo estará a cargo del Ministerio de Defensa y contará con un Comité Especial para este fin.

La elaboración del presupuesto anual de gastos será de responsabilidad de la Fuerza Aérea, por ser éste el órgano encargado de la dirección y organización de las operaciones de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico conforme lo establece el artículo 301° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

El Comité Especial será presidido por el Ministro de Defensa y conformado además por:

- 1.- Un Oficial Superior FAP en actividad del Ministerio de Defensa.
- 2.- Un Oficial Superior en actividad de la especialidad armas, comando y combate representante del Comandante General de la FAP.
- 3.- Un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – DGAC.
- 4.- Un representante del ministerio del Interior.

El Comité Especial, no originara gasto alguno al fondo por ningún concepto; ni podrá autorizar la adquisición de aeronaves y repuestos.

El Comité Especial podrá autorizar la adquisición o alquiler de equipos para las aeronaves y personal directamente involucrado en las operaciones de Búsqueda, asistencia y Salvamento Aeronáutico.

CAPITULO II

Impuesto extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Artículo 5º.- Creación del Impuesto extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico

Crease el impuesto extraordinario para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico, en adelante el impuesto para los fines indicados en los artículos 1º y 3º de la presente Ley.

Artículo 6º.- Hecho Generador y Nacimiento de la Obligación Tributaria

El impuesto grava al pasajero, personas naturales nacionales y extranjeras, de medios de transporte aéreo comercial de tráfico nacional e internacional realizado desde los aeródromos de la República y la obligación nace al producirse efectivamente el uso de los medios.

Artículo 7°.- Cuantía del impuesto

El monto del Impuesto asciende a US\$ 1.00 (1/100 dólares de los Estados Unidos de Norte América) al tipo de cambio vigente para la venta el día del pago del impuesto, para el tráfico nacional y US\$ 2.80 (2.8/100 dólares de los Estados Unidos de Norte América) para el tráfico internacional, el que será consignado en el billete o boleto de pasaje aéreo y no formara parte de la base imponible del Impuesto General a las Ventas.

Artículo 8°.- Agentes de percepción

El impuesto será cobrado conjuntamente con el valor del pasaje aéreo en el momento de la emisión del billete o boleto de pasaje aéreo.

Constituyen agentes de percepción las empresas de transporte aéreo de tráfico nacional e internacional, las que deberán declararlo y abonarlo a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT.

Artículo 9°.- Administración del Impuesto

La SUNAT es el Órgano Administrador del Impuesto y el producto de su recaudación constituye ingreso del Tesoro Público.

Artículo 10°.- Destino de los Ingresos recaudados producto de la Aplicación del Impuesto

Los Ingresos proveniente de la recaudación del impuesto, luego de deducido el porcentaje que conforme a Ley corresponda a la SUNAT, serán transferidos al Ministerio de defensa, para que los utilice exclusivamente en el desarrollo de las actividades y proyectos a que se refiere el artículo 1°, a través de la Fuerza Aérea del Perú.

El Ministerio de Defensa informara anualmente al Ministerio de Economía y Finanzas, Ministerio del interior y Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre los gastos realizados con cargo al Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico.

CAPITULO III

Participación de los Prestadores de Servicios Aéreos en el Fondo

Artículo 11º.- Participación

El Ministerio de Defensa.- Fuerza Aérea del Perú podrá convocar a los operadores aéreos para que realicen aportes o donaciones al Fondo para la Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico con el objeto de coadyuvar a la consecución de los objetivos de la Ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Vigencia

La presente Ley entra en vigencia a los sesenta (60) días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

SEGUNDA.-Disposición Reglamentaria

En un plazo no mayor a los 60 días calendarios se expedirá las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para la mejor aplicación de la presente Ley, las que serán aprobadas mediante Decreto Supremo, refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y los Ministros de Defensa, Economía y Finanzas, el Interior y Transportes y Comunicaciones.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los del mes de

LUIS ALVA CASTRO

Presidente del Congreso de la República

CECILIA CHACÓN DE VETTORI

Primer Vicepresidente del Congreso de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima a los del mes de de

ALAN GARCIA PEREZ

Presidente Constitucional de la República

JAVIER VELASQUEZ QUEZQUEN

Presidente del Consejo de Ministros