



COLUMNA
Víctor Girao Alatrística
 Especialista en Derecho Aeronáutico
 Página 8 Lunes 28 de mayo de 2007 La Primera

Es hora de imponer normativa de la aviación civil

La tragedia ocurrida con la aeronave Twin Otter de la Fuerza Aérea del Perú, matrícula FAP 303, con 13 ocupantes civiles, ocurrida en Ucayali, vuelve a poner sobre el tapete la siguiente pregunta: ¿Quién investigará el siniestro? ¿La Junta de Investigaciones Aéreas de la Fuerza Aérea o la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

La respuesta, que en apariencia pudiera resultar inoportuna por la pérdida de vidas humanas, es vital, debemos evitar que los altos mandos castrenses lleven a cabo la investigación puesto que lo harían para proteger y ocultar a los responsables.

Un hecho que confirma tal aseveración lo encontramos en el accidente que enlutó al club Alianza Lima; cuyas causas fueron 'encarpetadas' para que no se identifique a los responsables. La investigación del accidente de este Twin Otter debe ser realizada por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del MTC.

Elo porque la aeronave siniestrada cumplía un vuelo de acción cívica, por tanto, de conformidad con el Artículo 168° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, está comprendida como Aviación General.

Asimismo, el presidente regional Iván Vásquez Valera confirmó que el avión realizaba vuelos de acción cívica en virtud a un convenio con la Fuerza Aérea por el cual la región proporcionaba ocho mil galones de combustible mensuales para asistir a zonas aisladas.

El Artículo 6° del Reglamento de la Ley 27261 señala que: "La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC, quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad de aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento".

¿La DGAC supervisó el vuelo del Twin Otter? ¿Por qué permitió la temeridad del piloto de iniciar el itinerario a sabiendas de enfrentar condiciones meteorológicas adversas? Son muchas las interrogantes. Sin embargo, para continuar con la demostración sobre la entidad que deberá tener a su cargo las investigaciones, debemos remitirnos al Artículo 303° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que establece que la investigación de accidentes de aviación es de interés público y corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, investigar los accidentes e incidentes de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional.

Algunas autoridades militares podrían argumentar que la aeronave siniestrada era de propiedad de la Fuerza Aérea y, por tanto, clasificada como avión del Estado y no una aeronave civil.

Dicha aseveración se desmorona con los numerales 38.1, 38.2 y 38.3 del Artículo 38° de la Ley 27261 que establece que las aeronaves del Estado son las utilizadas en servicios militares, de policía y aduana.

El avión accidentado no cumplía con ninguna de esas actividades, pero sí dentro de un vuelo de Aviación General; en consecuencia, para esa operación se convirtió en una aeronave civil.

"Debemos evitar que los altos mandos castrenses lleven a cabo la investigación puesto que lo harían para proteger y ocultar a los responsables?"

ES HORA DE IMPONER NORMATIVA DE LA AVIACIÓN CIVIL

La tragedia ocurrida con la aeronave Twin Otter de la Fuerza Aérea del Perú, matrícula FAP 303, con 13 ocupantes civiles, ocurrida en Ucayali, vuelve a poner sobre el tapete la siguiente pregunta: ¿Quién investigará el siniestro? ¿La Junta de Investigaciones Aéreas de la Fuerza Aérea o la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones?

La respuesta, que en apariencia pudiera resultar inoportuna por la pérdida de vidas humanas, es vital, debemos evitar que los altos mandos castrenses lleven a cabo la investigación puesto que lo harían para proteger y ocultar a los responsables.

Un hecho que confirma tal aseveración lo encontramos en el accidente que enlutó al club Alianza Lima; cuyas causas fueron 'encarpetadas' para que no se identifique a los responsables. La investigación del accidente de este Twin Otter debe ser realizada por la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación del MTC.

Elo porque la aeronave siniestrada cumplía un vuelo de acción cívica, por tanto, de conformidad con el Artículo 168° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, está comprendido como Aviación General.

Asimismo, el presidente regional Iván Vásquez Valera confirmó que el avión realizaba vuelos de acción cívica en virtud a un convenio con la Fuerza Aérea por el cual la región proporcionaba ocho mil galones de combustible mensuales para asistir a zonas aisladas.

El artículo 6° del Reglamento de la Ley 27261 señala que "La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC, quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad de aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento".

¿La DGAC supervisó el vuelo del Twin Otter? ¿Por qué permitió la temeridad del piloto de iniciar el itinerario a sabiendas de enfrentar condiciones meteorológicas adversas? Son muchas las interrogantes. Sin embargo, para continuar con la demostración sobre la entidad que deberá tener a su cargo las investigaciones debemos remitirnos al Artículo 303° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que establece que la investigación de accidentes de aviación es de interés público y corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Comisión de Investigación de Aviación, investigar los accidentes e incidentes de aeronaves civiles que se producen en el territorio nacional.

Algunas autoridades podrían argumentar que la aeronave siniestrada era de propiedad de la Fuerza Aérea y, por tanto, clasificada como avión del Estado y no una aeronave civil.

Dicha aseveración se desmorona con los numerales 38.1, 38.2 y 38.3 del Artículo 38° de la Ley 27261 que establece que las aeronaves del Estado son las utilizadas en servicios militares, de policía y aduana.

El avión accidentado no cumplía con ninguna de esas actividades, pero sí dentro de un vuelo de Aviación General; en consecuencia, para esa operación se convirtió en una aeronave civil.