



Dictamen recaído en el Proyecto de Ley 481/2016-CR y en las observaciones a la Autógrafa 540/2016-PE (3872/2014-CR y 4416/2014-CR), que propone una "Ley que regula el sistema de aeronaves pilotadas a distancia".

COMISIÓN DE CIENCIA, INNOVACION Y TECNOLOGIA Período Anual de Sesiones 2016-2017

Señor Presidente:

Han ingresado para dictamen de esta comisión, el Proyecto de Ley 481/2016-CR presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa del congresista Kenji Fujimori Higuchi, por el que se propone una "Ley que regula el sistema de aeronaves pilotadas a distancia", así como las observaciones a la Autógrafa 540/2016-PE (3872/2014-CR y 4416/2014-CR), que propone una "Ley que regula el sistema de aeronaves pilotadas a distancia".

i. Situación procesal

i.1 Proyecto de ley 481/2016-CR:

Con fecha 26 de octubre de 2016 dicha iniciativa se presenta al Área de Trámite Documentario, el que es decretado con fecha 2 de noviembre de 2016 a la Comisión de Ciencia y Tecnología, en calidad de segunda comisión dictaminadora, siendo la primera dictaminadora la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

Con fecha 3 de noviembre de 2016 ingresa el referido proyecto de Ley a nuestra comisión para su estudio y dictamen correspondiente, conforme a lo señalado por el artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República,

i.2 Observaciones a la Autógrafa 540/2016-PE (P.L 3872/2014-CR)

De conformidad con el Acuerdo de Consejo Directivo 19-2016-2017/CONSEJO-CR, de fecha 7 de setiembre de 2016, se actualizó el proyecto de ley 3872/2014-CR¹, asignándole el número 540/2016-PE. Con fecha 15 de noviembre de 2016 se decretó el pase o envío a comisiones de dicho proyecto de ley actualizado para nuevo dictamen en el estado en que se encontraba al momento del cierre de legislatura 2011-2016, siendo dicho último estado, el haber sido observada la autógrafa que contenía dicha propuesta legal. El mencionado decreto de envío dispuso que sea la Comisión de Transportes y Comunicaciones la primera comisión dictaminadora, mientras que la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología será la segunda comisión dictaminadora en estudiar el tema.

Con fecha 16 de noviembre de 2016 ingresa a nuestra comisión las observaciones contenidas en el proyecto de ley 540/2016-PE para nuevo estudio y dictamen.

http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/contdoc03 2011.nsf/ba75101a33765c2c05257e540055 2213/3cc1bd1e65a4be9f05257fa9005cbe16/\$FILE/OBAU0387220160503.pdf

¹ Proyecto de Ley 3872/2014-CR del congresista Kenji Fujimori Higuchi que proponía una ley para regular el debido uso de vehículos aéreos no tripulados que circulen en el espacio aéreo y que puedan transportar objetos. Cuyo dictamen aprobado y autógrafa puede ser visto en el siguiente enlace web:



ii. Contenido de la propuesta y de las observaciones

- 2.1. El **proyecto de Ley 481/2016-CR** consta de 9 artículos y dos disposiciones complementarias, con el siguiente contenido:
 - i. (Artículo 1) Tiene como objeto desarrollar el artículo 8 del Convenio de Chicago, sobre aeronaves sin piloto, y regular la operación de aeronaves civiles pilotadas a distancia.
 - ii. (Artículo 2) Realiza una relación de operaciones permitidas que pueden realizar las aeronaves pilotadas a distancia, como pueden ser: Detección y control de incendios, estudios de impacto ambiental, tratamientos aéreos médicos, búsqueda y labores de rescate, publicidad aérea, etc.
 - iii. (Artículo 3) La Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, es la entidad competente para otorgar los permisos a las personas naturales o jurídicas para el uso o pilotaje de aeronaves pilotadas a distancia. Se establece en dicho artículo los pesos máximos de los aparatos o aeronaves a) hasta 2 kilogramos, b) más de 2 kilogramos y c) hasta 25 kilogramos.
 - iv. (Artículo 4) Se establece un registro de operadores de aeronaves pilotadas a distancia.
 - v. (Artículo 5) Se enumeran las operaciones no permitidas y que no serán autorizadas por la entidad competente, ello cuando se ponga en peligro la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas, cuando se sobrevuele espacios urbanos, aglomeraciones de personas o áreas naturales protegidas y cuando se viole la privacidad de los ciudadanos.
 - vi. (Artículo 6) Se determina que las sanciones a las infracciones en el uso de aeronaves pilotadas a distancia serán determinadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Si los daños involucraran patrimonio cultural serán sancionados por el Ministerio de Cultura, y en caso, los daños afecten a la vida o integridad física de las personas se podrá accionar civil o penalmente, según corresponda.
 - vii -(Artículo 7) Señala que el Reglamento de esta ley dispondrá las zonas geográficas para ensayos de aeronaves pilotadas a distancia con fines de investigación científica y de pruebas para la aplicación de nuevas tecnologías. La Dirección General de Aeronáutica civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgará las facilidades para emitir las autorizaciones necesarias de forma gratuita.
 - viii. (Articulo 8) Señala que la aplicación de esta ley (financiamiento) se realizará con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar mayores recursos adicionales al tesoro público.
 - ix. (Artículo 9) Señala que el CONCYTEC y las universidades podrán celebrar convenios con operadores nacionales e internacionales para la fabricación, producción, innovación y desarrollo de aeronaves pilotadas a distancia.
 - x. La primera disposición complementaria final señala que, las aeronaves pilotadas a distancia con fines de investigación e innovación tecnológica, se encuentran comprendidas dentro de los alcances de la Ley 30309 y para acceder a los beneficios



tributarios que dicha ley prevé se requiere de la calificación previa del CONCYTEC sobre dichos fines como tal. La segunda disposición complementaria final señala que el Poder Ejecutivo reglamentará la ley en un plazo máximo de 120 días contadas a partir del día siguiente de su publicación.

2.2. Las observaciones a la Autógrafa de ley contenidas en el actualizado **proyecto de Ley 540/2016-PE** señalan las siguientes objeciones, de forma y de fondo, respecto de la propuesta aprobada en la Legislatura 2011-2016 sobre "Ley que regula el sistema de aeronaves pilotadas a distancia":

"... el artículo 9 (de la Autógrafa) hace referencia al Consejo Nacional de Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC), referencia errónea ya que el nombre de la entidad es Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica.

Asimismo, consideramos (como Poder Ejecutivo) que debe consignarse con precisión cuáles serían las competencias del CONCYTEC en el marco de los eventuales convenios que se celebren con operadores nacionales e internacionales con el objeto de la fabricación, producción, innovación y desarrollo de aeronaves pilotadas a distancia.

(...) con respecto a los dispuesto por la Primera Disposición Complementaria Final (de la Autógrafa), debemos señalar que la Ley 30309, Ley que promueve la Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación Tecnológica, establece un beneficio tributario aplicable a los gastos en proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica, estableciendo que los contribuyentes que efectúen dichos gastos, vinculados o no al giro de negocio de la empresa y que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 3 de la citada Ley, podrán acceder a determinadas deducciones.

En ese sentido, sugerimos que la norma establezca claramente que la actividad de investigación científica de las aeronaves pilotadas a distancia deberá ser previamente calificada como tal, de acuerdo a los procedimientos establecidos para la aplicación de los beneficios de la Ley 30309".

Estas son todas las observaciones hechas al texto de la autógrafa de ley aprobada en la Legislatura 2011-2016, las que serán materia de estudio, integración y dictamen con la iniciativa legislativa 481/2016-CR presentada para la Legislatura 2016-2021.

iii. Marco normativo (nacional y complementario)

- a) Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- b) Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- c) Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- d) Decreto Supremo 050-2001-MTC, Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.
- e) Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02, Reglamento de infracciones y sanciones aeronáuticas.
- f) Resolución Directoral 501-2015-MTC/12, que aprueba la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015 publicada el 28 de diciembre de 2015
- g) Decreto Supremo N° 011-2014-IN. Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.



- h) Enmienda 43 de las Normas Internacionales, ANEXO 2 al Convenio Sobre Aviación Civil internacional. Capítulo 1. Definiciones
- i) Circular OACI 328-AN/190 de 2011.
- j) Documento 10019 AN/507 de la OACI "Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)", de abril 2015

iv. Opiniones solicitadas y recibidas

4.1 Del proyecto de Ley 481/2016-CR

a) CONCYTEC

Mediante Oficio 45-2016-2017-CCYT/CR del 3 de noviembre de 2016 se solicitó opinión técnicolegal al Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica – CONCYTEC, sobre el proyecto de Ley 481/2016-CR.

Dicha entidad respondió mediante Oficio 019-2017-CONCYTEC-SG, de fecha 10 de enero de 2017, firmado por la señora Anmary Narciso Salazar, Secretaria General (e) del Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica CONCYTEC, en el que adjuntan su opinión institucional contenida en el Informe 010-2017-CONCYTEC-DPP elaborado por la Dirección de Políticas y Programas de CTel y que, a su vez, adjunta como antecedentes el Informe 034-2016-CONCYTEC-DPP-SDCTT-MMSC, elaborado por la Dirección de Políticas y Planes de CTel; el Informe 042-2016-CONCYTEC-SDITT/LCB elaborado por la Subdirección de Innovación y Transferencia Tecnológica, y el Informe 34-2016-CONCYTEC-SDITT-PMBP elaborado por el Programa Especial de Transferencia Tecnológica.

Los referidos informes opinan lo siguiente:

- a.1. Informe 034-2016-CONCYTEC-DPP-SDCTT-MMSC: "(...)
 - En el Proyecto de Ley (...) se indica en el artículo I que el objeto es "Desarrollar el artículo 8 del convenio de Chicago, sobre aeronaves sin piloto, para establecer el marco normativo que regule la operación de aeronaves civiles pilotadas a distancia". Lo cual deja una amplia apertura de interpretaciones de lo que se pretende realizar.
 - Las aeronaves pilotadas a distancia permiten, entre otras acciones, ser aplicadas en tareas de monitoreo, evaluación, supervisión, análisis, captura de datos, etc.; que pueden ser efectivamente parte de las actividades de CTI, por ello reviste especial importancia su regulación.
 - Las especificaciones técnicas de estas aeronaves son muy variadas y en constante evolución tecnológicamente, por ello se requiere un especial proceso de clasificación de las mismas, de carácter dinámico; y que a su vez los operadores de las mismas estén calificados; preferentemente bajo una certificación en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
 - En el artículo 7 del presente proyecto de ley se indica que se determinarán zonas geográficas para ensayos, lo cual es especialmente importante y estratégico para realizar pruebas piloto y actividades puntuales de investigación tecnológica de las mismas.
 - Si bien en el artículo 9 del proyecto de ley se menciona que las Universidades y el CONCYTEC podrán celebrar convenios con operadores para fabricar, producir innovar y desarrollar estas aeronaves. Al respecto, cabe señalar que CONCYTEC promueve, impulsa y fomenta la CTI en el país; y por ello tiene sentido la investigación y desarrollo aplicado en nuevas tecnologías en estas aeronaves y en sus especiales usos en la CTI. Cabe señalar que los instrumentos financieros de



CONCYTEC ya vienen considerando estos criterios por lo que las potenciales propuestas de l+D+i sobre estas aeronaves podrían competir con otras para ser materia de financiación

 En las disposiciones complementarias finales se menciona que las aeronaves pilotadas a distancia, con fines de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica se encuentran en los alcances de la ley 30309 de beneficios tributarios. Cabe indicar que es posible pueda ser deducible de gastos sin embargo dependerá del planteamiento del proyecto que se presenta bajo el marco de la ley 30309.

(...)

- Se debe prestar especial atención bajo el marco del presente proyecto de ley a la clasificación de las aeronaves y el registro de los operadores de las mismas
- CONCYTEC posee instrumentos de financiación a proyectos y actividades de l+D+i, en las que las referidas a estas aeronaves podrían aplicar y competir. Del mismo modo, el uso de estas aeronaves en proyectos bajo el marco de la ley 30309 deberá justificarse adecuadamente para ser materia de calificación para los beneficios tributarios".

a.2 Informe 042-2016-CONCYTEC-SDITT/LCB:

"(...) que la Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley No 481/2016-CR (en adelante, el Proyecto de Ley) sea analizada por la Unidad de incentivos Tributarios con el propósito de evaluar la pertinencia del citado texto, toda vez que el mismo hace referencia al régimen de beneficios tributarios contemplados en la Ley que promueve la Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación Tecnológica - Ley 30309.

(...) considerando que el citado dispositivo legal incluiría temas que se encuentran vinculados con la Ley 30309, será necesario pronunciarse sobre los siguientes aspectos:

a. Aclarar que la Ley 30309 prevé un beneficio tributario que promueve la inversión en proyectos de (I+D+i), vinculados o no con el giro del negocio de las empresas y que dicho beneficio está referido a la deducción tributaria de los gastos efectuados en dichos proyectos de (I+D+i), hasta en un 175% o 150%, siempre que cumplan con los requisitos que dispone la normatividad vigente que le es aplicable a dicho régimen.

Al respecto, cabe indicar que no resulta claro cuál sería el objetivo por el cual ha sido propuesta dicha disposición complementaria final, lo cual podría generar confusión entre los contribuyentes, al señalar sin mayor precisión que "Las aeronaves pilotadas a distancia con fines de (I+D+i) se encuentran en los alcances de la Ley 30309 ...(...)".

En efecto, el tenor que ha sido propuesto en dicho párrafo, deberá ser aclarado, a efectos de evitar cualquier posible contingencia en la interpretación que los contribuyentes podrían asumir ante la falta de claridad en su redacción.

De este modo, si el objetivo de dicho párrafo está referido al contexto en el que una empresa invierta en proyectos de (I+D+i) en donde se encuentren involucrada la adquisición de dichas "aeronaves pilotadas a distancia", pues se deberá precisar que será respecto de los gastos que dichos bienes generen, en tanto se encuentre vinculado directamente con la ejecución del proyecto que proponga la empresa. Cabe señalar que en el caso de equipamientos y/o equipos, el gasto que será materia del beneficio tributario previsto en la Ley 30309, estará circunscrito tan solo a la depreciación que se determine según lo dispuesto por la Ley del Impuesto a la Renta durante el tiempo que sea ejecutado el proyecto. Cabe resaltar que, el beneficio tributario que se conceda una vez que el proyecto sea calificado y autorizado por CONCYTEC, en ningún caso recae sobre los costos de adquisición de la infraestructura, equipamiento y/o equipos que sean destinados a la ejecución de dicho proyecto de (I+D+i), sino únicamente sobre la depreciación según lo antes mencionado.



En mérito de lo expuesto, resulta pertinente mencionar que todo dispositivo legal que sea propuesto en el citado Proyecto de Ley prevea y se ajuste al marco legal dispuesto por la Ley 30309, su Reglamento y las normas complementarias que han sido establecidas para su respectiva implementación.

- b. La aplicación de los requisitos y disposiciones previstas en la Ley 30309 y sus respectivas normas complementarias, son de aplicación para todos los contribuyentes que deseen acceder al beneficio tributario que contempla la citada Ley, más aún si a la fecha no se ha contemplado excepción alguna para la aplicación de sus procedimientos.
- (...) los contribuyentes que deseen acceder al beneficio tributario que dicha norma contempla (...) seguirán los procedimientos, lineamientos y criterios que han sido dispuestos por CONCYTEC, mediante la Directiva 05-2015-CONCYTEC-DPP, para la respectiva calificación y/o autorización de los proyectos de (I+D+i) que deseen presentar ante nuestra entidad.

En tal sentido, se advierte que la Ley 30309 no ha contemplado ningún tipo de excepción para la aplicación de sus requisitos y lineamientos y tampoco ha priorizado en su aplicación a determinadas áreas comerciales ni sectores económicos, por lo que lo exigido en la normativa legal vigente para la respectiva calificación y autorización de los proyectos de (I+D+i) que se encuentre vinculado con "aeronaves pilotadas a distancia" deberán regirse dentro del marco normativo previsto en la Ley 30309 su Reglamento y las respectivas normas complementaria".

a.3 Informe 34-2016-CONCYTEC-SDITT-PMBP:

- 2.7. El artículo 9 del Proyecto de Ley en análisis hace mención a la investigación y desarrollo, señalando que las universidades y el CONCYTEC podrán celebrar convenios con operadores nacionales o internacionales con el objeto de la fabricación, producción, innovación y desarrollo de aeronaves pilotadas a distancia. Al respecto, no queda claro a qué tipos de convenios hace referencia el artículo 9 del proyecto de Ley en análisis, dado que, en el marco de sus competencias y funciones, el CONCYTEC es el organismo rector del SINACYT, encargado de normar, dirigir, orientar, fomentar, coordinar, supervisar y evaluar las acciones del Estado en el ámbito de la ciencia, tecnología e innovación tecnológica y promover e impulsar su desarrollo mediante la acción concertada y la complementariedad entre los programas y proyectos de las instituciones públicas, académicas, empresariales, organizaciones sociales y personas integrantes del SINACYT. En ese sentido, las actividades que promueve el CONCYTEC se orientan a fortalecer al SINACYT y no una tecnología en específico.
- 2.8. Adicionalmente a lo expuesto en el punto 2.7, el artículo 9 propone el siguiente párrafo: "El Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) en el marco de sus competencias, fomenta, promueve e impulsa la fabricación, producción, innovación y desarrollo de aeronaves pilotadas a distancia, a través de programas y proyectos, en concordancia con lo establecido en la Ley 28303, Ley marco de ciencia, tecnología e innovación tecnológica". Al respecto del párrafo propuesto, no queda claro cuál es la intención dado que si se plantea una modificatoria a las funciones de CONCYTEC este debe plantearse en la Ley correspondiente.
- 2.9. El Proyecto de Ley en análisis contempla una disposición complementaria final referida a la deducción de gastos y equipaje inafecto, señalando que las aeronaves pilotadas a distancia, con fines de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica se encuentran en los alcances de la Ley 30309. Al respecto, el análisis de esta disposición complementaria debe ser revisada por la Unidad de Incentivos Tributarios con la finalidad de ver su pertinencia. (...)



- 3.2. El Proyecto de Ley recoge las recomendaciones del CONCYTEC al Proyecto de Ley 3872/2014-CR, efectuadas en el Memorándum 151-2014-CONCYTEC-DPP-SDITT, incorporándolos en el artículo 7 referido a las zonas geográficas para ensayos.
- 3.3. El Proyecto de Ley contribuye con estimular el desarrollo de nuevas tecnologías vinculadas a las aeronaves pilotadas a distancia y sus aplicaciones en el campo de la investigación y desarrollo. (...)
- 4.1. Se recomienda no incluir el artículo 9 de la Propuesta de Ley por no corresponder con las funciones del CONCYTEC establecidos en la Ley 28303".

b) MINISTERIO DE CULTURA

Mediante Oficio 43-2016-2017-CCYT/CR del 3 de noviembre de 2016 se solicitó opinión técnicolegal al Ministerio de Cultura, sobre el proyecto de Ley 481/2016-CR. A la fecha no se ha recibido respuesta a dicho pedido de opinión.

c) MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Mediante Oficio 44-2016-2017-CCYT/CR del 3 de noviembre de 2016 se solicitó opinión técnico-legal al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sobre el proyecto de Ley 481/2016-CR. Dicha entidad respondió mediante Oficio 140-2017-MTC/04, de fecha 6 de enero de 2017, firmado por el señor César Zavala Hernández, Secretario General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el que adjuntan su opinión institucional contenida en el Informe 3348-2016-MTC/08, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, que consolida la opinión de las distintas unidades orgánicas de dicho Ministerio, como son el Informe 076-2016-MTC/12.LEG (15.11.2016) elaborado por la Dirección General de Aeronáutica Civil; el Memorando 3283-2016-MTC/12.07 (15.11.2016) elaborado por la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC, así como la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015, aprobada mediante Resolución Directoral 501-2015-MTC/12 y publicada el 28 de diciembre de 2015.

En dicho Informe, el MTC opina lo siguiente:

"(...) Informe 076-2016-MTC/12.LEG:

i) En el artículo 1 sería recomendable utilizar la denominación completa del Convenio de Chicago, es decir, Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, asimismo para referirse a las aeronaves pilotadas a distancia sería adecuado mencionar el acrónimo RPA tal como las denomina la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, el mismo que ha sido recogido en la NTC 001-2015.

ii) En el artículo 2 se establecen operaciones que son permitidas a las aeronaves pilotadas a distancia (RPA). La NTC 001-2015 no contiene una enumeración de operaciones permitidas, más bien establece que todas las operaciones diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa deben ser autorizadas por la DGAC, en tal sentido la NTC no limita la actividad a diferencia de la propuesta, por ello sería conveniente que no se considere el artículo o de considerarlo se incluya la referencia a las actividades recreativas o aerodeportivas así como a otras actividades que sean autorizadas por la DGAC, de modo que la normas no sea restrictiva.

- iii) En el artículo 3 el término adecuado de acuerdo a la NTC 001-2015 debe ser "autorización" y no "permiso". Por otro lado, el citado artículo contiene una diferenciación de los RPA por peso, sin embargo no se aprecia cuál es el sentido de tal diferenciación.
- iv) Con relación al artículo 4, según señala la NTC 001-2015, la DGAC cuenta con un registro de las RPA, por lo que debe ser considerado en el proyecto; y asimismo, con una relación de las personas naturales o jurídicas autorizadas a operar cuando no se trate de actividades aerodeportivas o recreativas.



v) En el artículo 5 se enumeran las operaciones no permitidas. La NTC 001-2015 considera limitaciones a las operaciones con RPA que son mayores a las contenidas en el proyecto, por lo que sería conveniente que se haga referencia también a las limitaciones que establece la DGAC; por otro lado en el inciso b) se indica como una operación el sobrevuelo de en espacios urbanos, dicha limitación también está contemplada en la NTC 001-2015, sin embargo, se admiten autorizaciones en casos excepcionales, por lo que resulta conveniente que se contemple que la DGAC pueda autorizar en este caso, de manera excepcional.

vi) El artículo 6 señala que las infracciones y sanciones por el uso de aeronaves pilotadas a distancia son determinadas por la DGAC acorde con lo dispuesto en la Ley 27261 y su reglamento aprobado por la Resolución directoral 361-2011-MTC/02. Sin embargo, resulta adecuado hacer mención también a las normas que la modifiquen o sustituyan, a fin de evitar que la referencia de la ley quede desfasada en caso de cambios posteriores.

vii) En el artículo 7 se menciona de manera incompleta la denominación de la DGAC.

viii) Con relación a la Exposición de Motivos indica lo siguiente: i) se incurre en error al citar al Decreto Supremo 050-2001-MTC/2 como Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, ii) El objeto del proyecto no corresponde al objeto del texto propuesto, iii) se hace mención al vehículo aéreo no tripulado (VANT) el cual no es materia de la propuesta, siendo el objeto de la misma las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) que es un tipo de vehículo aéreo no tripulado, iv) se incurren en error al indicar que no existe normatividad vigente al respecto, pues como se ha expuesto se encuentra vigente la NTC 001-2015, v) contempla una modificación al artículo 37 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú que no está incluida en la propuesta, y, vi) no hay sustento respecto al artículo 9 y siguientes del Proyecto de Ley".

Respecto del Memorando 3283-2016-MTC/12.07, que a su vez, contiene los Informes 054-2016-MTC/12.02, 235-2016-MTC/12.07.PEL y 1225-2016-MTC/12.07.CER, se deben resaltar las siguientes opiniones:

"Informe 054-2016-MTC/12.02

La Ley 27261 establece en el numeral 8.2. de su artículo 8 que la Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la DGAC como dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

El literal d) del artículo 9 de la norma acotada precisa que la DGAC es competente para regular, supervisar, controlar, fiscalizar y <u>sancionar</u> todas las actividades aeronáuticas civiles.

El Decreto Supremo 050-2011-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley 27161 en su artículo 314 señala que "las sanciones a que hubiere lugar por las infracciones a la Ley de Aeronáutica Civil y sus disposiciones reglamentarias y a las disposiciones normativas que emita la DGAC serán impuestas mediante Resolución Directoral por el Director General de Aeronáutica Civil, a recongendación de la Junta de Infracciones".

Asimismo, el referido Reglamento en su artículo 319 establece que la tipificación de las infracciones será establecida en la reglamentación del proceso administrativo de la Junta de Infracciones aprobada mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

 Mediante Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02 del 23 de mayo de 2011, se aprobó el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas – RISA

Si bien el RISA en la actualidad contiene la tipificación de algunas conductas comunes a las personas naturales y/o jurídicas que poseen, operan y pilotean aeronaves civiles, dentro de las cuales se encontrarian los RPAS; ante la eventual promulgación de una ley especial que regule el "Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia" sería conveniente considerar la modificación del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronauticas, a fin de establecer la tipificación de nuevas conductas sancionables afines a las particularidades de las operaciones realizables por



los RPAS, de conformidad con el principio de Tipicidad de la potestad sancionadora administrativa recogido en la Ley 27444.

Informe 235-2016-MTC/12.07.PEL

- En el artículo 1 sería recomendable agregar el siguiente texto: con el objeto de garantizar la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo así como la seguridad de las personas y bienes en la tierra.

 Con relación al artículo 3, de acuerdo a lo señalado en la NTC 001-2015, la masa máxima de despegue de un RPA es de 25 kg., excepto en las zonas urbanas las cuales pueden autorizarse hasta con un peso máximo de 6 kg, equipados con paracaídas de emergencia, solo en los casos y según el procedimiento señalado en la NTC 001-2015.

- A su vez tienen que contar con una separación vertical del RPAS mayor de 20 metros y horizontal mayor de 30 metros, en relación a cualquier obstáculo. Dichos márgenes aplican al despegue/lanzamiento, aterrizaje/recuperación y durante todas las fases del vuelo.

 Respecto al artículo 4 (Registro de operadores de aeronaves pilotadas a distancia) señala que la NTC 001-2015, establece que toda persona que opere o pilotee a distancia un RPAS para usos diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa deberá contar con una acreditación de Operador/Piloto de RPAS.

 En el literal b del artículo 5 debe incluirse lo siguiente: zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas

- Finalmente indica que la NTC 001-2015 es necesaria para promover la formalización del uso de los RPAS y garantizar la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo, la seguridad de las personas y bienes en tierra.

Informe 225-2016-MTC/12.07.CER

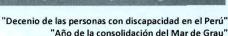
- Desde el punto de vista técnico estamos de acuerdo con los artículos del 1 al 5 del Proyecto de Ley.
- En cuanto a los artículos 6 y 7 corresponde su opinión a la Junta de infracciones de Aeronáutica Civil y a la Dirección de Seguridad Aeronáutica, respectivamente.
- 3.3. La Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante el Informe 076-2016-MTC/12.LEG y el Memorando 3283-2016-MTC/12.07, respecto del Proyecto de Ley, concluye lo siguiente:

Se considera viable el Proyecto de Ley, con las recomendaciones de mejora descritas en el Informe 076-2016-MfC/12.1EG.

En el informe 054-2016-MTC/12.02, concluye que el Proyecto de Ley no se encontraría en conflicto con la norma sancionadora vigente en materia de aeronáutica civil, sin perjuicio de ello recomienda que se debería considerar la modificación del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, a fin de establecer la tipificación especifica de las conductas sancionables que acarreen las operaciones aéreas realizables con RPAS, en atención al principio de Tipicidad de la potestad sancionadora administrativa recogido en el numeral 4 del attieulo 230 de la Ley 27444.

3.4. La OGPP a través del Informe 1422-2016-MTC/09.01 concluye lo siguiente: i) Es necesaria la expedición de normas que regulen el debido uso de los vehículos no tripulados, ii) se sugiere revisar la posibilidad de eliminar el artículo 2 y ampliar la potestad de suscribir convenios a los Institutos Tecnológicos, en el artículo 9. y, iii) es positiva la potestad que se le otorgaría a la DGAC en lo relacionado a la autorización y fijación de procedimientos para el otorgamiento de permisos a personas naturales y jurídicas que operen este tipo de aeronaves, asimismo es pertinente la creación de un registro de los que operen y piloteen dicha aeronaves.

(...)





- 3.10. En ese sentido, la DGAC mediante Resolución Directoral 501-2015-MTC/12, publicada el 28 de diciembre de 2015, aprobó la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015; dicha norma técnica establece los requisitos y limitaciones para la operación de RPAS de uso civil, con el objeto de garantizar la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo así como la seguridad de las personas y bienes en tierra. Es aplicable a las personas u organizaciones que pretendan hacer uso de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) para cualquier actividad civil. No aplica a las aeronaves del Estado, es decir a aquellas que sean utilizadas en servicios militares, de policía o de aduanas.
- 3.11. De otro lado, el artículo 46 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo 021-2007-MTC, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú y se encarga de fomentar, normar y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo y la navegación aérea civil dentro del territorio peruano.
- 3.12. El artículo 50 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señala que la Dirección de Certificación y Autorizaciones es la unidad orgánica responsable de supervisar el transporte aerocomercial; gestionar la autorización y supervisar la operación de las aeronaves en el espacio aéreo peruano; gestiona y concede derechos de tráfico y vigila su cumplimiento; recomienda políticas aerocomerciales. Certifica aeródromos y servicios conexos.
- 3.13 En ese sentido, se considera que el Proyecto de Ley, debe tener en cuenta para su viabilidad, las sugerencias formuladas al texto inicial que se resumen en el presente informe y se detallan en los informes adjuntos al Memorando 3283-2016-MTC/12.07 e Informe 076-2016-MTC/12.LEG de la Dirección General de Aeronáutica Civil."

4.2 De las observaciones a la Autógrafa 540/2016-PE

No se realizaron pedidos de opinión sobre dichas observaciones.

v. Análisis del proyecto de ley 481/2016-CR y de las observaciones a la Autógrafa 540/2016-PE

5.1. Consideraciones generales

Para la elaboración del presente dictamen, la comisión ha considerado pertinente revisar los antecedentes del tema en estudios (regulación de aeronaves pilotadas a distancia, conocidas popularmente como drones), contenidos en anteriores proyectos de ley presentados en anteriores legislaturas a la actual, así como contrastar si su contenido ha sido legislado o normado por nuestro ordenamiento jurídico, desde la fecha de presentación de tales iniciativas legislativas a la fecha de elaboración del presente dictamen, y de ello, corroborar una de las justificaciones contenida en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 481/2016-CR, decretado para nuestro estudio, sobre que "... a la fecha no existe, en la legislación nacional, marco legal que regule el uso de las aeronaves no tripuladas, conocidas como "drones", motivo por el cual resulta necesario contar con una norma que nos permita adaptarnos a esta nueva tecnología sin dejar de preservar la seguridad de la población".²

a) Iniciativas legislativas precedentes

² Proyecto de Ley 481/2016-CR, Pág. 7 (III. Objeto del proyecto)



Así entonces, de la revisión de los antecedentes e iniciativas legislativas presentadas antes del 1 de agosto de 2016 tenemos que mencionar que, de nuestra búsqueda, se han encontrado que en el Período Legislativo 2011-2016 se presentaron dos (2) iniciativas legislativas sobre el tema en estudio: (i) Proyecto de Ley 3872/2014-CR, del congresista Kenji Fujimori Higuchi, presentado el 21 de octubre de 2014; y el (ii) Proyecto de Ley 4416/2014-CR, del congresista Vicente Antonio Zeballos Salinas, presentado el 13 de abril de 2015, y que proponían una Ley para regular el debido uso de vehículos aéreos o aeronaves no tripuladas piloteadas por control remoto que circulen en el espacio aéreo y que puedan transportar objetos.

Ambas iniciativas fueron acumuladas y dictaminadas, tanto por la Comisión de Transportes y Comunicaciones como por la Comisión de Ciencia y Tecnología del Congreso, y dicho dictamen fue aprobado en el Pleno del Congreso de la República el 17 de marzo de 2016. Sin embargo, la Autógrafa de dicha ley aprobada fue observada por el Poder Ejecutivo el 3 de mayo de 2016, regresando al Parlamento (y a las comisiones dictaminadoras correspondientes) para absolver dichas observaciones. La Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología aprobó el 1 de julio de 2016 su dictamen allanándose a las observaciones formuladas. Es en ese estado que finaliza el Período Anual de Sesiones 2011-2016, enviándose al archivo todos los dictámenes pendientes, uno de los cuales fue el referido dictamen arriba descrito. Finalmente, y mediante Acuerdo de Consejo Directivo 19-2016-2017/CONSEJO-CR de fecha 7 de setiembre de 2016, es que se actualizan dichos proyectos de ley (3872/2014-CR y 4416/2014-CR) en el estado en que se encontraban asignándoles el número 540/2016-PE, siendo las observaciones del Poder Ejecutivo su último estado son derivadas a nuestra comisión para nuevo estudio y dictamen.

Por último, el proyecto de Ley 481/2016-CR, de la actual legislatura 2016-2017 es de autoría del congresista Kenji Fujimori Higuchi, y fue presentado para estudio y dictamen el día <u>26 de octubre</u> de 2016.

b) Marco legal existente sobre el tema y aplicación del principio de necesidad legislativa

Como segundo ítem del proceso, vamos a contrastar si el tema propuesto (regulación de aeronaves pilotadas a distancia) está o no legislado o normado y si, en caso de estar normado, puede ser de aplicación o no el principio de necesidad legislativa.

entonces, conforme a información recogida del Informe 076-2016-MTC/12.LEG del Ministerio de Transportes y Comunicaciones "... con relación a la Exposición de Motivos (...) se incurren en error al indicar que no existe normatividad vigente al respecto, pues como se ha expuesto se encuentra vigente la NTC 001-2015".

La referida norma administrativa a la que hace referencia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015 denominada "Requisitos para las Operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia", aprobada mediante Resolución Directoral 501-2015-MTC/12 del 3 de noviembre de 2015, publicada en el diario oficial El Peruano el día 28 de diciembre de 2015.³

Estando a que dicha norma técnica fue aprobada por una Resolución Directoral cabe recordar la naturaleza jurídica de dicha disposición legal.

³ Esta NTC- 001-2015 entró en vigencia a partir del día siguiente de la fecha de su publicación.



"L) RESOLUCIÓN DIRECTORAL Son actos que se expresan situaciones adoptadas por el funcionamiento del nivel respectivo. Es expedida por lo Directores administrativos en función a las atribuciones que señala las respectivas leyes orgánicas del sector y reglamento de organización y funciones."

"RESOLUCIÒN DIRECTORAL.- Es un instrumento normativo que resuelve un acto administrativo emitido por el Director General (...) y tendrá tres partes, Visto Considerativa y Resolutiva." 5

Estando a la naturaleza jurídica de dicha Resolución Directoral 501-2015-MTC/12, se aprobó un acto administrativo de carácter general denominado Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015 "Requisitos para las Operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia", que está en concordancia con lo dispuesto por el artículo 2º del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo Nº 050-2001-MTC, que señala que los aspectos de orden técnico y operativo que regulan las actividades aeronáuticas civiles se rigen entre otros, por las normas técnicas complementarias (NTC).

Estando al carácter general y de obligatorio cumplimiento de dicha norma técnica complementaria (como norma y acto administrativo en esencia), cabe preguntarse ahora si es necesario abordar mediante una LEY (de mayor rango y alcances de sus efectos jurídicos *erga omnes*) el tema ya normado por la referida NTC 001-2015, aprobada mediante la Resolución Directoral 501-2015-MTC/12.

Al respecto, las opiniones recibidas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y del CONCYTEC han ayudado y apoyado favorablemente las propuestas para normar el tema mediante una LEY ordinaria, y la estiman viable con las sugerencias ya descritas en el acápite iv del presente dictamen.

A mayor precisión y abundamiento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones "considera conveniente contar con un dispositivo de rango legal como el que se propone, que establezca de manera general las bases para su regulación y autorización, de acuerdo a las características y condiciones que se determinen en la reglamentación de la ley, con el objeto de garantizar niveles aceptables de seguridad operacional en el territorio nacional".6

Asimismo, "En el informe 054-2016-MTC12.02, concluye que el Proyecto de Ley no se encontraría en conflicto con la norma sancionadora vigente en materia de aeronáutica civil (...) La OGPP a través del Informe 1422-2016-MTC/09.01 concluye lo siguiente: i) es necesaria la expedición de normas que regulen el debido uso de los vehículos no tripulados".⁷

Por su parte el CONCYTEC ha señalado que: "Las aeronaves pilotadas a distancia permiten, entre otras acciones ser aplicadas en tareas de monitoreo, evaluación, supervisión, análisis, captura de datos, etc.; que pueden ser efectivamente parte de las actividades de CTI, por ello

⁴ LA NORMA JURÍDICA EN EL SISTEMA LEGISLATIVO PERUANO Manuel Arnaldo Castillo Calle. Recuperado en: https://www.derechoycambiosocial.com ISSN: 2224-4131. Depósito legal: 5822.

⁵ Directiva Administrativa 003-2012-GRH-DIRESA-DESP/DSS (Glosario de Términos), sobre regulación de la emisión de resoluciones directorales proyectadas por la Dirección de Servicios de Salud. Recuperado en: http://www.minsa.gob.pe/diresahuanuco/SBASICOS/directivas/2012/RES230.pdf

⁶ Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, aprobado el 6 de diciembre de 2016, recaído en los proyectos de Ley 73/2016-CR, 481/2016-CR y observaciones del Poder Ejecutivo 540/2016-PE, que regula el sistema de aeronaves pilotadas a distancia. Página 7.

⁷ Informe 3348-2016-MTC/08. Página 5...



reviste especial importancia su regulación (...) Las especificaciones de estas aeronaves son muy variadas y en constante evolución tecnológicamente, por ello se requiere un especial proceso de clasificación de las mismas, de carácter dinámico; y que a su vez los operadores de las mismas estén calificados; preferentemente bajo una certificación en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones".8

Estando a dichas opiniones, la comisión considera que para el presente caso sí se cumple con el principio de necesidad legislativa, y por ende, el tema en debate (regulación del uso y operaciones de las aeronaves pilotadas a distancia) se justifica a fin de aprobar una LEY ordinaria y específica sobre dicha materia, revestida de las características, publicidad y seguridad jurídica que conlleva, esto es, ser una norma general (que sea para todas las personas que reúnan las condiciones previstas por ella), abstracta (hecha para aplicarse en un número indeterminado de casos que estén previstos en los supuestos establecidos por dicha ley) y obligatoria (debe cumplirse aún en contra de la voluntad de las personas).

Asimismo, debe tomarse en cuenta que la NTC 001-2015 solo pretende establecer limitaciones que permitan una operación restringida de las aeronaves pilotadas a distancia, es pues una norma focalizada que no abarca todos los aspectos que una ley general sí podría hacer sobre el tema en debate (esto es, definir qué se debe entender por aeronave pilotada a distancia, unificar criterios sobre su naturaleza y dada su evolución tecnológica permanente, asegurar en la ley que mediante disposiciones de inferior jerarquía más flexibles puedan adecuarse las normas reglamentarias o técnicas correspondientes, procedimientos de autorización, procedimiento para acreditarse como operador/piloto de una aeronave RPAS, costo de las tasas a pagar por las autorizaciones, análisis del riesgo en su uso, etc. a fin de que el espíritu de la ley general quede intacto y no trabar o bloquear el desarrollo, promoción, uso seguro y operaciones de estos aparatos en áreas comerciales, sin afectar a la seguridad aérea o su uso en temas como la investigación científica y de innovación tecnológica).

5.2. Análisis de las propuestas: acciones realizadas y campo de estudio

Establecida la aplicación del principio de necesidad legislativa, ahora analizaremos la legalidad y -pertinencia de las propuestas, en específico, del proyecto de Ley 481/2016-CR que es la versión principal y actualizada del proyecto de ley 3872/2014-CR (Período Legislativo 2011-2016) y contiene la misma estructura de fórmula legal, así como también porque las opiniones recibidas del MTC y CONCYTEC que son base del presente dictamen están referidas sobre las propuestas la mencionada iniciativa legislativa 481/2016-CR.

Para mayor conocimiento de las propuestas y obtener mayor información sobre los alcances del proyecto de ley 481/2016-CR se invitó a sesión de comisión del dia miércoles 16 de noviembre de 2016, al autor de la iniciativa, congresista Kenji Fujimori Higuchi, así como también al señor Juan Carlos Liendo O'Connor, Coronel del Ejército (r), experto en el tema de uso de vehículos no tripulados (drones) en apoyo de la seguridad ciudadana, desarrollo productivo y otros usos.

El congresista Kenji Fujimori Higuchi señaló, en dicha sesión, los detalles de su proyecto de ley entre los que mencionó sus antecedentes (P.L. 3872/2014-CR, dictamen y autógrafa observada por el Poder Ejecutivo y dictamen en allanamiento elaborado por la comisión de ciencia, innovación y tecnología de la legislatura 2015-2016), definición conceptual de "vehículo aéreo no tripulado" más conocidos como "drones", sus características, y el objeto de la iniciativa para

⁸ Informe 034-2016-CONCYTEC-DPP-SDCTT-MMSC. Página 1.



regular su uso y circulación en el espacio aéreo y el transporte de cosas por dichos aparatos tecnológicos, preservando la seguridad de la población, la entidad que autorizará el uso de esos aparatos, los usos y operaciones permitidas y sus prohibiciones, así como también, la creación de un registro de usuarios y propietarios de drones.

Asimismo, en dicha sesión, el congresista Cesar Antonio Segura Izquierdo resaltó la necesidad de exigir el uso con conocimiento y responsabilidad de los usuarios de los denominados drones, por ejemplo, cuando la prensa hace cobertura de noticias desde el aire con estos aparatos sobre aglomeraciones de personas y que pudieran ocasionar accidentes graves al sufrir algún desperfecto o quedarse sin energía y, por ello, se debe exigir una previa capacitación en el uso de estos drones y preguntó si hay otros países que en su legislación han considerado la regulación de los denominados drones. Por su parte, el congresista Horacio Zeballos Patrón preguntó cómo sería la regulación en el caso de drones pequeños (menos de 2 kg. - juguetes) y que son de libre acceso. En respuesta, el congresista Kenji Fujimori Higuchi señaló que en países como España y Chile se están regulando el uso de drones por tipo de peso; sobre los juguetes señaló que estos se están usando por delincuentes para llevar drogas o celulares a los centros penitenciarios, situación que se busca evitar por seguridad en el proyecto de ley bajo estudio.

Por su parte, el especialista Juan Carlos Liendo O'Connor, Coronel del Ejército (r) expuso el tema relacionado sobre "Vehículos no tripulados (drones) en apoyo de la seguridad ciudadana, desarrollo productivo y otros usos", informando a la comisión sobre los detalles históricos, estudios técnicos en el surgimiento y uso militar de los drones, capacidades, autonomía, legislación en otros países y su extensión de uso al ámbito civil (negocios, uso recreacional, educación), sobretodo, en la seguridad ciudadana (policía, municipalidades, bomberos) así como en la protección de patrimonio cultural y agricultura, catastro urbano, etc. Respecto a la fabricación de drones señaló que dicha fabricación se está iniciándose en nuestro país a nivel de educación superior tecnológica, pero falta incentivos para la importación de insumos para difundir su fabricación, resaltando la necesidad de regulación sobre dicho aparatos conforme están haciendo en otros países.

Durante el debate e intervenciones, el congresista Miguel Elías Ávalos preguntó cuál es la situación de nuestro país en uso, civil y militar, de drones en relación con los países vecinos de la región. En respuesta, el señor invitado señaló que los países más avanzados en uso de drones son: Argentina (fabricación, uso y desarrollo de software propios), luego Chile (uso de drones para catastro, reconocimiento aerofotográfico en temas de agricultura y pesca). A nivel militar, Brasil y Argentina (poseen drones de mayor capacidad y prestaciones de la región de fabricación israelí), luego siguen Chile y Ecuador. Colombia no usa drones. Nuestro país, por su parte, ha comprado drones para su uso en el VRAEM pero que están funcionando de forma limitada y con complicaciones. Se hace necesario reforzar nuestras capacidades en ciencia y tecnología e infraestructura para desarrollar esta industria novedosa y se logre una ventaja militar que con el uso de drones permitiría reducir costos en zonas como el VRAEM, en lugar de usar aviones de combate y poner en riesgo la vida de los pilotos.

Por su parte, el congresista Cesar Segura Izquierdo señaló que es necesario iniciar la regulación de este tema en el ámbito civil, sobre todo en materia de seguridad ciudadana, y debe ser una legislación flexible acorde con las innovaciones tecnológicas y ampliación continúa del ámbito de uso de los drones, a lo que el señor Liendo O'Conrior se mostró de acuerdo.

Finalmente, el congresista Yuyes Meza preguntó sobre las empresas autorizadas en comercializar drones, cómo identificar cuando es un "drone ilegal" y si existe algún sistema de identificación de drones o de sus propietarios cuando hayan cometido alguna acción irregular o ilegal en el uso del "drone", y la posibilidad de que haya una guerra de drones (competencia entre empresas fabricantes).

En respuesta a las preguntas, el señor Liendo O'Connor señaló que no se puede prohibir ninguna actividad que la ley no prohiba, y al no existir restricciones en nuestra legislación, la compra y uso de drones se realiza actualmente sin ninguna limitación, pero ya se están dando regulaciones a nivel de gobiernos locales, mediante ordenanzas municipales por razones de tranquilidad pública, seguridad ciudadana, etc. (ejemplo, Municipalidad de San Isidro y Miraflores), pero se necesita una ley marco que legisle sobre el tema y no dejar el tema a los criterios dispersos de los gobiernos subnacionales. Sobre la identificación de drones y de sus propietarios, citó la legislación de países como EEUU, Japón e Inglaterra, donde exigen su uso en espacios públicos abiertos donde no haya multitudes y la penalidad son multas que van desde los 500 dólares hasta los 50,000 o 100,000 dólares. En los drones de juguete o recreacionales se exige la compañía de un adulto que se haga responsable. Sobre la identificación de drones, resultaría costoso poner un identificador por lo que solo quedaría verificar el número de registro del drone al momento de la compra, así como la utilización de bloqueadores de señal para desactivar drones en zonas no autorizadas (uso en Francia). Sobre la guerra de drones a nivel comercial, ya se está penalizando el uso de drones para realizar espionaje industrial.

Con toda la información recabada (opiniones MTC y CONCYTEC), así como de la verificación de leyes generales sobre vehículos o sistemas de vehículos no tripulados manejados a distancia en otros países de la región (legislación comparada sobre drones⁹) y la existencia de la NTC 001-2015 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hemos creído por conveniente y pertinente REFORMULAR y dar un NUEVO TEXTO al proyecto de ley recogiendo los aspectos básicos y generales (propios de una Ley ordinaria) legislando aspectos macros que luego, con las normas reglamentarias y técnicas correspondientes puedan ser desarrolladas de forma flexible atendiendo a la propia naturaleza tecnológica de cambio permanente de las aeronaves pilotadas a distancia.

La comisión resalta la necesidad de legislar sobre estos aparatos tecnológicos atendiendo a su creciente uso y variabilidad en masa y peso, pero circunscribiendo el campo o ámbito de aplicación de la ley AL ASPECTO CIVIL (comercial, científico, vigilancia de líneas de alta tensión, gaseoductos, fumigación, etc.) exceptuando los usos o aplicaciones aerodeportivas y recreaciones (excluir autorizaciones sobre drones de juguete, por ejemplo). Así entonces también excluimos de la presente ley los usos y operaciones de RPAS o drones en el ámbito militar, policial o aduanas dejando que sea el sector correspondiente el que legisle sobre ello.

Sobre el artículo 1 de la propuesta de ley (objeto):

Se aceptan las sugerencias de CONCYTEC de dar mayor precisión al objeto de la ley, dentro de su generalidad, considerando que las especificaciones técnicas de estas RPAS son muy

⁹⁾ Recuperado en: http://www.bcnbib.gov.ar/uploads/Dossier-055---Legislacion-Extranjera---Drones---ago-2014.pdf



variadas y en constante evolución tecnológicamente, por ello su proceso de clasificación y carácter dinámico deben ser establecidas por las respectivas normas reglamentarias y técnicas.

A sugerencia del MTC se incluye en el artículo 1 la denominación completa del Convenio de Chicago, es decir, Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, así como unificar la legislación sobre estos aparatos usando el acrónimo RPA tal como las denomina la Organización de Aviación Civil Internacional — OACI, el mismo que ha sido recogido en la NTC 001-2015. Se agrega el texto: "con el objeto de garantizar la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo así como la seguridad de las personas y bienes en la tierra".

Sobre el artículo 2 de la propuesta de ley (operaciones permitidas):

Se acoge la propuesta del MTC de no enumerar las operaciones permitidas sino más bien establecer que TODAS las operaciones (diferentes a práctica o actividad aerodeportiva o recreacional) DEBEN ser autorizadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Con ello, no hay númerus clausus en las operaciones permitidas como se establecía originalmente.

La precisión de que sea la DGAC el órgano de línea del MTC la encargada de las autorizaciones está en concordancia con el artículo 46 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo 021-2007-MTC, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú y se encarga de fomentar, normar y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo y la navegación aérea civil dentro del territorio peruano.

Sobre el artículo 3 de la propuesta (Autorización para el uso de aeronaves pilotadas a distancia)

Se resalta que son AUTORIZACIONES, y no permisos, los actos administrativos que realiza la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) sobre las personal naturales o jurídicas que operen o piloteen aeronaves pilotadas a distancia para realizar cualquier actividad comercial o no comercial en mérito a las condiciones, las características y el lugar donde se vaya a operar.

Sobre el artículo 4 de la propuesta de ley (Registro de operadores de aeronaves pilotadas a distancia

Cabe señalar que la NTC 001-2015 ya ha previsto la creación de un REGISTRO de las RPAS (como objetos físicos en sí), de sus propietarios, así como también ya ha establecido procedimientos para otorgar licencias y permisos a los usuarios de dichos aparatos como operadores y pilotos (ACREDITACION).

El MTC ha considerado pertinente que este REGISTRO y ACREDITACIÓN forme parte de la ley propuesta para otorgar seguridad jurídica en la estructura de requerimientos de contar con personal idôneo, identificado y capacitado en el manejo de los RPAS, siempre que no sean actividades aerodeportivas o recreativas.

Asimismo, el MTC ha considerado positiva la potestad que se le otorgaría a la DGAC en lo relacionado a la autorización y fijación de procedimientos para el otorgamiento de permisos a personas naturales y jurídicas que operen las RPAS.



Sobre el artículo 5 de la propuesta (Operaciones no permitidas)

Se acoge la sugerencia del MTC de que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) no otorgue autorizaciones de uso de las RPAS en los siguientes casos:

- a) Cuando se ponga en peligro la seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas.
- b) Si se sobrevuela espacios urbanos o con alta densidad poblacional o áreas naturales protegidas, zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas, salvo que cuente con la autorización excepcional expedida por la autoridad competente.
- c) Cuando se viole la privacidad de los ciudadanos.

Cabe señalar que la NTC 001-2015 considera limitaciones a las operaciones con RPA que son mayores a las contenidas en el proyecto de ley.

Asimismo, para dar mayor campo de acción a la autoridad administrativa se ha incluido el siguiente texto en este artículo: "La autoridad competente, mediante normas administrativas, determina otros casos para la no autorización de dichas operaciones y las correspondientes sanciones"

Se incluye asimismo, a sugerencia del MTC, en el literal b del artículo 5 debe incluirse: zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas.

Sobre el artículo 6 de la propuesta (Infracciones y sanciones)

Se acepta la sugerencia del MTC que fue fundamentada en los siguiente términos:

"El artículo 6 señala que las infracciones y sanciones por el uso de aeronaves pilotadas a distancia son determinadas por la DGAC acorde con lo dispuesto en la Ley 27261 y su reglamento aprobado por la Resolución directoral 361-2011-MTC/02. Sin embargo, resulta adecuado hacer mención también a las normas que la modifiquen o sustituyan, a fin de evitar que la referencia de la ley quede desfasada en caso de cambios posteriores (...)Si bien el RISA en la actualidad contiene la tipificación de algunas conductas comunes a las personas naturales y/o juridicas que poseen, operan y pilotean aeronaves civiles, dentro de las cuales se encontrarían los RPAS; ante la eventual promulgación de una ley especial que regule el "Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia" sería conveniente considerar la modificación del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, a fin de establecer la tipificación de nuevas conductas sancionables afines a las particularidades de las operaciones realizables por los RPAS, de conformidad con el principio de Tipicidad de la potestad sancionadora administrativa recogido en la Ley 27444."

Sobre el artículo 7 de la propuesta de ley (Zonas geográficas para ensayos)

Se mantiene el texto propuesto, considerando la opinión favorable de CONCYTEC que señaló que "el articulo 7 del presente proyecto de ley se indica que se determinarán zonas geográficas para ensayos, lo cual es especialmente importante y estratégico para realizar pruebas piloto y actividades puntuales de investigación tecnológica de las mismas".

Sobre el artículo 8 de la propuesta (Financiamiento)



Se elimina dicho artículo considerando que ya existe un órgano de línea (DGAC), registros, y procedimientos que se vienen aplicando sobre la materia, es decir, ya están presupuestados por el sector correspondiente.

Sobre el artículo 9 de la propuesta (De la investigación y desarrollo)

CONCYTEC recomienda no incluir el artículo 9 de la Propuesta de Ley por no corresponder con las funciones del CONCYTEC establecidos en la Ley 28303, así como debe consignarse con precisión cuáles serían las competencias del CONCYTEC en el marco de los eventuales convenios que se celebren con operadores nacionales e internacionales con el objeto de la fabricación, producción, innovación y desarrollo de aeronaves pilotadas a distancia.

"El artículo 9 del Proyecto de Ley en análisis hace mención a la investigación y desarrollo, señalando que las universidades y el CONCYTEC podrán celebrar convenios con operadores nacionales o internacionales con el objeto de la fabricación, producción, innovación y desarrollo de aeronaves pilotadas a distancia. Al respecto, no queda claro a qué tipos de convenios hace referencia el artículo 9 del proyecto de Ley en análisis, dado que, en el marco de sus competencias y funciones, el CONCYTEC es el organismo rector del SINACYT, encargado de normar, dirigir, orientar, fomentar, coordinar, supervisar y evaluar las acciones del Estado en el ámbito de la ciencia, tecnología e innovación tecnológica y promover e impulsar su desarrollo mediante la acción concertada y la complementariedad entre los programas y proyectos de las instituciones públicas, académicas, empresariales, organizaciones sociales y personas integrantes del SINACYT. En ese sentido, las actividades que promueve el CONCYTEC se orientan a fortalecer al SINACYT y no una tecnología en específico".

La comisión, de la revisión de exposición de motivos del proyecto de ley 481/2016-CR, no encuentra la fundamentación de este ítem que permita continuar con el análisis pertinente por lo que se elimina del texto dicho articulado.

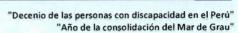
Sobre las disposiciones complementarias finales del proyecto.

Se mantiene la primera disposición complementaria final (deducción de gastos) para las aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), con fines de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica las que se encuentran dentro de los alcances de la Ley 30309, Ley que promueve la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica.

Para acceder al beneficio tributario, aplicable a los gastos en actividades o proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica de las aeronaves pilotadas a distancia, el Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) califica previamente como tal, en concordancia con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 30309, Ley que promueve la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica, y su Reglamento aprobado mediante el Decreto Supremo 188-2015-EF.

Es decir, con este texto (incorporado en el PL 481/2016-CR a diferencia del anterior 3872/2014-CR) será CONCYTEC quien evaluará si dichos proyectos de investigación que usen drones o RPAS serán sujetos o no de los beneficios tributarios señalados en la Ley 30309.

CONCYTEC señaló al respecto:





"... si el objetivo de dicho párrafo está referido al contexto en el que una empresa invierta en proyectos de (I+D+i) en donde se encuentren involucrada la adquisición de dichas "aeronaves pilotadas a distancia", pues se deberá precisar que será respecto de los gastos que dichos bienes generen, en tanto se encuentre vinculado directamente con la ejecución del proyecto que proponga la empresa. Cabe señalar que en el caso de equipamientos y/o equipos, el gasto que será materia del beneficio tributario previsto en la Ley 30309, estará circunscrito tan solo a la depreciación que se determine según lo dispuesto por la Ley del Impuesto a la Renta durante el tiempo que sea ejecutado el proyecto. Cabe resaltar que, el beneficio tributario que se conceda una vez que el proyecto sea calificado y autorizado por CONCYTEC, en ningún caso recae sobre los costos de adquisición de la infraestructura, equipamiento y/o equipos que sean destinados a la ejecución de dicho proyecto de (I+D+i), sino únicamente sobre la depreciación según lo antes mencionado (...) En ese sentido, sugerimos que la norma establezca claramente que la actividad de investigación científica de las aeronaves pilotadas a distancia deberá ser previamente calificada como tal, de acuerdo a los procedimientos establecidos para la aplicación de los beneficios de la Ley 30309".

Sobre el párrafo de la disposición complementaria final referida al equipaje inafecto, igualmente, no encontramos en la exposición de motivos los fundamentos de dicha propuesta por lo que nos inhibimos de su análisis y concordamos por su no inclusión en el texto final de la ley.

5.2. Antecedentes de las observaciones hechas a la Autógrafa 540/2016-PE

Estas observaciones del Poder Ejecutivo se realizaron el 3 de mayo de 2016, sobre la Autógrafa de los proyectos de ley presentados en ese entonces 3872 y 4416/2014-CR, las que fueron analizadas y dictaminadas por la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología de la legislatura 2016-2017, siendo aprobadas en ALLANAMIENTO a dichas observaciones.

5.2.1 Sobre el análisis de las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo y que fueron actualizadas por el Proyecto de Ley 540/2016-PE

Atendiendo a que se está formulando un TEXTO NUEVO sobre la base de las opiniones recibidas recaídas en el proyecto de ley 481/2016-CR, así como de los fundamentos y análisis visto en el acápite 5.2 del presente dictamen, CARECE DE SENTIDO pronunciarnos sobre las observaciones del Poder Ejecutivo, en tanto, no hay allanamiento ni insistencia sobre dichas observaciones, sino un texto nuevo.

vi. Recomendación

Por las consideraciones antes expuestas la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología de conformidad con lo dispuesto en el articulo 108 de la Constitución Política del Perú y el tercer párrafo del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda APROBAR el proyecto de ley 481/2016-CR, así como las observaciones a la Autógrafa 540/2016-PE (3872, 4416/2014-CR), con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

El Congreso de la República; Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE REGULA EL USO Y OPERACIONES DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)



Artículo 1. Objeto de la Lev

La presente ley desarrolla el artículo 8 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago, y regula el uso y operaciones de las aeronaves sin piloto o aeronaves pilotadas a distancia (RPA), con el objeto de garantizar la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo, así como la seguridad de las personas y bienes en la superficie terrestre y acuática.

Artículo 2. Licencias, requisitos y limitaciones

- 2.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es el ente encargado de otorgar las licencias a las personas naturales o jurídicas u organizaciones civiles para el uso de aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y de regular los requisitos y limitaciones para las operaciones de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS).
- 2.2. Todas las operaciones de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) para uso civil, diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa, hechas por personas naturales o jurídicas u organizaciones civiles requieren de la licencia otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- 2.3. Toda persona natural o jurídica u organización civil que opere un sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), para uso diferente a la práctica aerodeportiva o recreativa, debe contar con una licencia de operador/piloto, que es otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- 2.4. Los procedimientos de las referidas licencias, requisitos y limitaciones, así como las condiciones, características y otras especificaciones técnicas para la operación de los sistemas de aeronave pilotada a distancia, (RPAS) son elaboradas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicándose para este efecto y de forma complementaria las disposiciones contenidas en la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015, aprobada mediante Resolución Directoral 501-2015-MTC/12.

Artículo 3. Exclusiones

Están excluidas de los alcances de la presente ley las aeronaves del Estado pilotadas a distancia que sean para uso en servicios militares, policiales y aduaneros, así como las aeronaves pilotadas a distancia que sean de uso recreativo y aerodeportiva con un peso inferior a los dos (2) kilogramos.

Artículo 4. Registro de aeronaves pilotadas a distancia (RPA), de sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y de sus propietarios

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones constituye un registro de las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y de sus propietarios, así como de los propietarios de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS). Este registro es de acceso público y gratuito y es incorporado en el portal web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



Los propietarios de dichas aeronaves y sistemas están obligados a registrarlos, bajo sanción de multa que es dispuesta y ejecutada por la autoridad competente.

Artículo 5. Operaciones no permitidas

De conformidad con el párrafo 2.4 del artículo 2 de la presente ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones no autoriza las operaciones de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y sanciona a los responsables cuando corresponda:

- a) Si se pone en peligro la seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas tripuladas.
- b) Si se sobrevuela espacios urbanos o con alta densidad poblacional o áreas naturales protegidas, zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas, salvo que cuente con la autorización excepcional expedida por la autoridad competente.
- c) Si se viola la privacidad de los ciudadanos.

La autoridad competente, mediante normas administrativas, determina otros casos para la no autorización de dichas operaciones y las correspondientes sanciones.

Artículo 6. Infracciones y sanciones

Las infracciones y las sanciones relacionadas con el uso de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) son determinadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo 050-2011-MTC, y en la Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02, Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, así como en concordancia con sus correspondientes normas modificatorias.

Los daños causados al patrimonio cultural son sancionados por el Ministerio de Cultura. En caso de daños a terceros, se puede accionar por la vía civil o penal, según corresponda.

Artículo 7. Zonas geográficas para ensayos

En el reglamento de la presente ley se determinan las condiciones necesarias para fijar las zonas geográficas para ensayos de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) con el fin de promover la investigación científica y realizar pruebas para aplicaciones de nuevas fecnologías o estudios tecnológicos relacionados a los actuales y futuros escenarios, como control y comunicación, colisiones, reutilización del espectro radioeléctrico, vuelos a baja y alta altura y compatibilidad con las reglas de tránsito. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, otorga todas las facilidades a fin de emitir las licencias necesarias, que son gratuitas.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Definiciones de términos básicos

A efectos de la presente ley y, en concordancia con los convenios firmados por el Perú y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se identifica a la aeronave pilotada a distancia con las siglas RPA (Remotely Piloted Aircraft) y al sistema de aeronave pilotada a distancia con las siglas RPAS (Remote Piloted Aircraft System).

a) AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (*Remotely Piloted Aircraft - RPA*): es una aeronave pilotada por un "piloto remoto" quien monitorea la aeronave en todo momento y tiene responsabilidad directa de la conducción segura de la aeronave durante todo su vuelo.

"Año de la consolidación del Mar de Grau"



SISTEMA DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (Remote Piloted Aircraft System b) RPAS): es el conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada a distancia, sus estaciones de piloto remoto conexas, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento de sistema que pueda requerirse en cualquier punto durante la operación de vuelo.

SEGUNDA. Beneficios tributarios de ley 30309

REPÚBLICA

Las operaciones de los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) con fines de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica se encuentran dentro de los alcances de la Ley 30309, Ley que promueve la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica.

Para acceder al beneficio tributario, aplicable a los gastos en actividades o proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica de las aeronaves pilotadas a distancia (RPA), el Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (CONCYTEC) califica previamente como tal, en concordancia con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 30309, Ley que promueve la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica, y su Reglamento, aprobado mediante el Decreto Supremo 188-2015-EF.

TERCERA. Adecuación del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecua el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas (RISA) a fin de establecer la tipificación de nuevas conductas sancionables afines a las particularidades de las operaciones realizables por los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS), de conformidad con el principio de tipicidad de la potestad sancionadora administrativa señalada en el numeral 4 del artículo 230 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

CUARTA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo máximo de ciento veinte días contados a partir del día siguiente de su publicación.

Sala de comisión, 15 de marzo de 2017

an Carlo Yuyes Meza Presidente

Horacio Zeballos Patrón Vicepresidente

Miguel Angel Elias Avalos Secretario





Gonzales Ardiles Juan Carlos Eugenio



Lazo Julca Israel Tito	
Ochoa Pezo Édgar Américo	
Reátegui Flores Rolando	
Sarmiento Betancourt Freddy Fernando	
Sheput Moore Juan	
Herrera Arévalo Marita	



COMISIÓN DE CIENCIA, INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

Periodo Anual de Sesiones 2016-2017

Segunda Legislatura

Relación de Asistencia de la Décima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, miércoles 15 de marzo de 2017

15 horas 30 minutos

Edif. VRHT - Sala 5: Mariscal Domingo Nieto Márquez

MESA DIRECTIVA

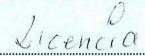


YUYES MEZA, JUAN CARLO
 Presidente
 Fuerza Popular



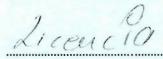


ZEBALLOS PATRÓN, HORACIO
 Vicepresidente
 Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad





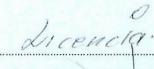
 ELÍAS ÁVALOS, MIGUEL ÁNGEL Secretario Fuerza Popular



MIEMBROS TITULARES

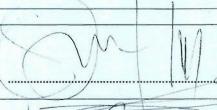


CANZIO ÁLVAREZ, MARIO JOSÉ
 Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad



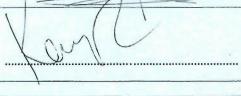


 DIPAS HUAMÁN, JOAQUÍN Fuerza Popular





 FUJIMORI HIGUCHI, KENJI GERARDO Fuerza Popular





 GARCÍA JIMÉNEZ, MARITZA MATILDE Fuerza Popular

		11	
1	12/17	1	
1/1/	PAN	111	
Vic	CUIL	1 4	



COMISIÓN DE CIENCIA, INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA Periodo Anual de Sesiones 2016-2017 Segunda Legislatura Relación de Asistencia de la Décima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, miércoles 15 de marzo de 2017

15 horas 30 minutos

Edif. VRHT - Sala 5: Mariscal Domingo Nieto Márquez

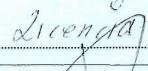


8. GUÍA PIANTO, MOISÉS BARTOLOME Peruanos Por El Kambio





 MAMANI COLQUEHUANCA, MOISÉS Fuerza Popular





 SEGURA IZQUIERDO, CÉSAR ANTONIO Fuerza Popular



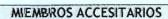


 ROBERTO GAMANIEL VIEIRA PORTUGAL No Agrupados



12. VILLAVICENCIO CÁRDENAS, FRANCISCO JAVIER Fuerza Popular







 BOCANGEL WEYDERT, GUILLERMO AUGUSTO Fuerza Popular



GONZALES ARDILES, JUAN CARLOS EUGENIO Fuerza Popular

3	11 .
1	12
x	~



COMISIÓN DE CIENCIA, INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

Periodo Anual de Sesiones 2016-2017

Segunda Legislatura

Relación de Asistencia de la Décima Cuarta Sesión Ordinaria

Lima, miércoles 15 de marzo de 2017

15 horas 30 minutos

Edif. VRHT - Sala 5: Mariscal Domingo Nieto Márquez



 HERRERA ARÉVALO, MARÍTA Fuerza Popular



 LAZO JULCA, ISRAEL TITO Fuerza Popular



OCHOA PEZO, ÉDGAR AMÉRICO
 Frente Amplio Por Justicia, Vida Y Libertad



 REÁTEGUI FLORES, ROLANDO Fuerza Popular



7. SARMIENTO BETANCOURT, FREDDY FERNANDO Fuerza Popular



8. SHEPUT MOORE, JUAN Peruanos Por El Kambio CONGRESO

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"



Lima, 15 de Marzo del 2017.

Oficio N° 219 - 2016-2017-MGJ-CR

Señor:

JUAN CARLO YUYES MEZA.

Presidenta

Comisión De Ciencia, Innovación y Tecnología.

Presente.-

Asunto:

SOLICITO LICENCIA

De mi especial consideración:

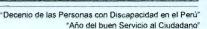
Es muy grato saludarle cordialmente, y por especial encargo de la Sra. Congresista Maritza Matilde García Jiménez, con la finalidad de hacer de su conocimiento que no podrá asistir a la Décimo Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión De Ciencia, Innovación y Tecnología, programada para el día de hoy 15 de Marzo del año 2017, a horas 3:30 p.m., la cual se llevará a cabo en la Sala 5 del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, en vista de que se encuentra cumpliendo actividades propias del ejercicio de su función congresal en la ciudad de Piura, debido a la coyuntura de emergencia en que se encuentra la ciudad, ocasionada por las lluvias torrenciales acaecidas en los últimos días, motivo por el cual solicito se le otorgue la Licencia respectiva.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima.

Atentamente,

Ing. Juan Manuel Junior Patricio Roldan Asesor I del Despacho

28





Lima, 01 de marzo de 2017.

Oficio N° 371-2016-2017/MAEA/CR



Congresista
JUAN CARLO YUYES MEZA
Presidente de la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología
Congreso de la República
Presente.-

De mi especial consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo y por especial encargo del Congresista Miguel Angel Elías Avalos, hago de su conocimiento que el citado Congresista ha cursado el Oficio N° 368-2016-2017/MAEA/CR, de fecha 28 de febrero de 2017, dirigido al Sr. José Cevasco Piedra, Oficial Mayor del Congreso de la República, en el cual informa que <u>se ausentará del 28 de febrero al 29 de marzo de 2017</u>, por haber sido sometido a una operación quirúrgica.

Por lo expuesto, solicito se le otorgue al Congresista Elias Avalos licencia por enfermedad, para las Sesiones Ordinarias, Extraordinarias y Descentralizadas de vuestra Comisión, en las fechas arriba señaladas, de conformidad con lo establecido en el inciso i) del artículo 30º del Reglamento del Congreso.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a usted la expresión de mi distinguida consideración.

Cordialmente,

ROCIO ESPÍNAL ESPINOZA Ásesora

3



Lima, 28 de febrero de 2017.

Oficio N° 368-2016-2017/MAEA/CR



Señor JOSE CEVASCO PIEDRA Oficial Mayor del Congreso de la República <u>Presente.-</u>

De mi especial consideración:

Es grato dirigirme usted para saludarlo y a la vez, pongo en vuestro conocimiento que el suscrito <u>se ausentará del 28 de febrero al 29 de marzo de 2017 por haber sido sometido a una operación quirúrgica.</u>

Por lo expuesto, solicito se me otorgue licencia por enfermedad para las Sesiones del Pleno del Congreso, Consejo Directivo y Sesiones de Comisiones Ordinarias y Extraordinarias, en las fechas arriba señaladas, de conformidad con lo establecido en el inciso i) del artículo 30º del Reglamento del Congreso.

Asimismo, adjunto el correspondiente descanso médico por 30 días, suscrito por el Dr. Miguel E. Fernández C., médico Traumatólogo-Ortopedia de la Clínica Ricardo Palma.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle la expresión de mi distinguida consideración.

Cordialmente,

MIGÜEL ÁNGEL ELÍAS AVALOS Congresista de la República



DESCANSO MÉDICO

El médico que suscribe, certifica haber atendido a:
Sr(a): Migrel Angel Eliar Avalor
con el siguiente diagnóstico:
Lyphice de Agrilos Tagriciol
Requiere descanso médico por 30 días,
Requiere descanso médico por 30 días, a partir de: 28.62.20)+ luste 29.03.20/+
20 (7 (751)
Fecha: 28 / (201)
Weets (
Av. Javier Prado Este 1066 - San Islabumatologia y Ortopedia Teléfonos: 224-2224 / 224-2226 REMPLAZOS ARTICULARES www.crp.com.pe CAIP 36222 RNE 16430



CONGRESO DE LA REPÚBLICA COMISIÓN DE CIENCIA, INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

1 5 MAR 2017

Lima, 15 de Marzo del 2016

OFICIO N°313- 2016 - 2017/HZP-CR.230

Señor

JUAN CARLO YUYES MEZA

Presidente de la Comisión de Ciencia, innovación y tecnología del Congreso de la Republica Plaza bolívar S/N

Presente.-

Asunto: Licencia para la Decimo Cuarta sesión ordinaria

convocada para el miércoles 15 de marzo del presente

año.

De mi consideración:

Me dirijo a usted para saludarlo y por especial encargo del congresista Horacio Zeballos Patrón presento la licencia para la Decimo Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión, que se realizara el miércoles 15 de marzo de 2016, a las 3:30 pm, en la Sala 5 del edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, toda vez que el congresista tiene consulta médica.

Sin otro particular, es propicia la oportunidad para manifestarle los sentimientos de mi más alta estima.

Atentamente,

FELIX SANDRO CHAVEZ VASQUEZ
ASESOR PRINCIPAL

HZP/lelm



"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú" "Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Lima, 15 de marzo del 2017

Oficio Nº 415 -2016-2017/MJCA-CR

JUAN CARLO YUYES MEZA

Presidente Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología Presente.-

Asunto: Licencia por salud.



Tengo el agrado de dirigirme a usted para expresarle mi cordial saludo y a la vez mediante el presente traslado la solicitud de licencia por salud del Congresista Mario José CANZIO ALVAREZ, quién no podrá asistir a la décima cuarta sesión ordinaria de la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología, convocado para el día miércoles 15 de marzo del 2016, por motivos de viaje a la Provincia de Huarochirí

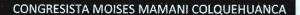
Agradeciendo la atención que brinda al presente, hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi especial estima.

Atentamente,

CELSO SIXTO LEÓN LLALLICO

Asesor principal

MJCA/sbr





"Decenio de las personas con discapacidad en el Perú"

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Oficio N° 125-2017-MMC/CR

Lima, 15 de marzo de 2017



Señor Congresista

JUAN CARLO YUYES MEZA

Presidente de la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología Presente.-

De mí distinguida consideración:

Por medio de la presente, me dirijo a Usted, a efectos de solicitarle se sirva otorgarme licencia por mi inasistencia a la Décimo Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Ciencia, Innovación y Tecnología, programada para el día de hoy miércoles 15 de marzo del año en curso, por tener que cumplir labores inherentes a mi función congresal.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterarle las seguridades de mi particular deferencia.

Muy ateritamente

MOISÉS MAMANI COLOUE DANCA

O DE LA

Congresista de la Republica

34

Teléfono: 311-7343