

**DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30740,  
LEY QUE REGULA EL USO Y LAS OPERACIONES DE LOS SISTEMAS DE  
AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I. ANTECEDENTES:**

Con Resolución Directoral N° 501-2015-MTC/12, publicada el 28 de diciembre de 2015, la Dirección General de Aeronáutica Civil aprobó la Norma Técnica Complementaria N° 001-2015 “Requisitos para las Operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia”.

Con fecha 22 de marzo de 2018, se publicó en el Diario Oficial “El Peruano”, la Ley N° 30740, Ley que regula el uso y las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

La Cuarta Disposición Complementaria y Final de la Ley dispuso que el Poder Ejecutivo reglamenta la Ley en un plazo de 120 días contados a partir del día siguiente a su publicación.

**II. OBJETIVO Y FINALIDAD DEL PRESENTE DECRETO SUPREMO**

Es objetivo del presente Decreto Supremo dar cumplimiento al mandato dispuesto en la Cuarta Disposición Complementaria de la Ley N° 30740, dictando las normas reglamentarias que regulen las operaciones de las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, con el objeto de garantizar la seguridad operacional de los usuarios del espacio aéreo, así como la seguridad de las personas y bienes en la superficie.

Las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) son aeronaves que vuelan sin un piloto al mando a bordo y que se controlan a distancia y plenamente desde otro lugar (tierra, otra aeronave, espacio).

Son sistemas de aeronaves pilotadas a distancia el conjunto de elementos integrados por una RPA, sus estaciones de piloto remoto conexas, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento del sistema que pueda requerirse en cualquier punto durante la operación de vuelo.

Los avances científicos y tecnológicos han permitido la aparición de este tipo de aeronaves como nuevos usuarios del espacio aéreo. Esta circunstancia sumada a la progresiva reducción de sus costos de adquisición, ha generado la proliferación de su uso de manera casi indiscriminada, con los consiguientes riesgos para la



seguridad aérea, lo que demanda una regulación especial y acorde con las características de este nuevo tipo de aeronaves.

El artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado por Resolución Legislativa N° 10358, establece que ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante a menos que cuente con una autorización especial de dicho Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

En consonancia con el citado artículo, la Ley N° 30740 establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como entidad que ejerce la autoridad aeronáutica civil, otorga las autorizaciones para la operación de este tipo de aeronaves, así como las licencias al piloto que la conduce.

El Reglamento propuesto se ha estructurado en Capítulos. En su formulación se ha tomado en cuenta la Ley N° 30740, materia de reglamentación, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, así como la Norma Técnica Complementaria N° 001-2015, en lo pertinente. Cabe indicar que la referida NTC fue dictada en el año 2015, habiéndose notado por la evolución de las operaciones de RPA en los años transcurridos a partir de dicha fecha, que muchas de sus disposiciones no se encuentran actualizadas.

En el **CAPÍTULO I** se establecen las disposiciones generales relativas al objeto del Reglamento, el cual al igual que toda norma aeronáutica, se centra principalmente en garantizar la seguridad de las operaciones de las aeronaves pilotada a distancia (RPA) y/o de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), con el objetivo que se desarrollen bajo condiciones seguras, evitando poner en riesgo a terceras personas en la superficie y a otros usuarios del espacio aéreo.

Con relación al ámbito de aplicación del Reglamento, éste ha sido previsto de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley N° 30740.

El Reglamento tiene en cuenta la regulación contenida en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, en lo que respecta a las operaciones no comerciales y a la operación comercial de trabajo aéreo.

En concordancia con el artículo 3 de la Ley, se excluye del ámbito del Reglamento a las RPA y/o RPAS de Estado definiendo a tales como aquellas que son utilizadas en servicios militares, de policía y/o de aduanas, en concordancia con la definición contenida en el numeral 38.2 del artículo 38 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley N° 30740, se encuentran excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento, las aeronaves con peso inferior a 2 kilogramos que sean de uso recreativo o aerodeportivo.



Para una mayor claridad y efectos didácticos, el Capítulo I incluye definiciones y abreviaturas.

En concordancia con el artículo 4 de la Ley N° 30740 que establece el registro obligatorio de las RPA y RPAS, el **CAPÍTULO II** contiene las normas que regulan dicho registro, estableciéndose los sujetos obligados a cumplirlo, el procedimiento administrativo de registro y sus requisitos.

Cabe señalar que según dispone el numeral 40.1 del artículo 40 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, los procedimientos administrativos y requisitos deben establecerse en una disposición sustantiva aprobada mediante decreto supremo o norma de mayor jerarquía, siendo el Reglamento el dispositivo adecuado para su regulación.

Se establece el plazo máximo de atención del procedimiento administrativo de registro de RPA y/o RPAS (30 días hábiles) y que se encuentra sujeto al silencio administrativo positivo.

Al concluir el procedimiento de registro, la DGAC proporciona al administrado una Tarjeta de Registro, que contiene los datos de identificación técnica del RPA o RPAS, así como los datos de su titular, propietario, coadyuvando así, a un mejor control sobre sus operaciones, y en su calidad de responsable deberá informar a la DGAC sobre cualquier cambio en la propiedad.

Finalmente, por razones de seguridad también se contempla que el RPA debe contar con una identificación en las condiciones que establezca la DGAC.

Por su parte, en el **CAPÍTULO III** se establecen los requisitos del procedimiento de obtención de las licencias de pilotos a distancia de RPA y/o RPAS, requisitos que permiten que la DGAC verifique que el administrado cuente con los conocimientos y aptitud psicofísica necesarios para la conducción segura de la aeronave. Se cumple así con el numeral 40.1 del artículo 40 del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Las funciones y responsabilidades del piloto remoto como conductor de la aeronave son fundamentales para una operación segura de la aeronave. El piloto remoto de un RPA y el piloto de una aeronave tripulada tienen la misma responsabilidad final por la operación y por consiguiente, tienen la obligación de tener una licencia aeronáutica emitida luego de verificar que cuente con la idoneidad técnica para conducir la aeronave en condiciones de seguridad.

Es necesario tener en cuenta que entre los factores que contribuyen a colisiones de RPA y RPAS que ocasionan lesiones a terceros y daños a los bienes, están los errores de las personas que conducen estas aeronaves, lo que evidencia que la realización de operaciones inseguras puede ser generada por pilotos que no están calificados, trayendo como consecuencia incluso accidentes fatales. En tal sentido, en el procedimiento para el otorgamiento de la licencia, la DGAC debe verificar que



el administrado cuente con las calificaciones y competencias para realizar las funciones que le confiere su licencia.

Asimismo, se contemplan en el Capítulo III las condiciones que los pilotos de RPA y/o RPAS deben cumplir para su operación. Se ha recogido la disposición prevista en el artículo 73 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, respecto a la obligación de las personas que realizan funciones como piloto de RPA y/o RPAS de ser titulares de los certificados de aptitud y licencias expedidas o convalidadas por la DGAC. La convalidación de licencias de RPA se realiza al amparo del procedimiento administrativo aplicable a todo tipo de licencias aeronáuticas.

Finalmente, se reafirma la obligación de la DGAC de mantener un registro del personal aeronáutico que opera de RPA y/o RPAS, como medida de control y supervisión de la Autoridad Aeronáutica.

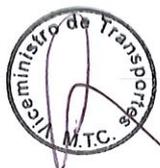
En el **CAPÍTULO IV** se regula el procedimiento de autorización de funcionamiento de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para pilotos de RPA y/o RPAS estableciendo los requisitos aplicables, el plazo máximo de atención (60 días hábiles) y que se encuentra sujeto al silencio administrativo positivo, en concordancia con el numeral 95.2 del artículo 95 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que establece que las solicitudes para obtener las demás autorizaciones que emite la DGAC son resueltas dentro del plazo de 60 días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud acompañada de la documentación completa o desde que ésta se complete.

Asimismo, en el referido capítulo se establecen los requisitos para la modificación de la autorización de funcionamiento de los Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil; precisándose la documentación requerida para la presentación de la solicitud y el plazo máximo de atención (30 días hábiles), el cual comienza a contar desde que se presenta completa la documentación o desde que es completada. De la misma manera, dicho plazo está sujeto a silencio administrativo positivo.

En el **CAPITULO V** se regula el procedimiento de autorización de operación que otorga la DGAC, estableciendo las actividades que pueden ser autorizadas (operaciones no comerciales, de trabajo aéreo y vuelos de ensayo), los requisitos para que una persona natural o jurídica pueda obtener la autorización para poder operar un RPA y/o un RPAS y las condiciones de operación que deben cumplir los titulares de las autorizaciones.

Tratándose de operaciones destinadas a la práctica aerodeportiva o recreativa con RPA de más de 2 kilogramos que se encuentran comprendidas en el ámbito de aplicación de la Ley N° 30740, se contempla que no se encuentran sujetas a autorización de la DGAC sino a la comunicación previa de la operación a través de un registro.

Asimismo, se regulan las autorizaciones que se otorgan en situaciones excepcionales para poder operar en espacios urbanos, en la cercanía de aeródromos, operaciones nocturnas, operaciones en áreas naturales protegidas, operaciones sobre bienes inmuebles integrantes del patrimonio cultural de la nación,



en zonas restringidas, prohibidas o peligrosas, estableciendo los requisitos y condiciones necesarias para su otorgamiento.

En estas situaciones excepcionales se exige como requisito la presentación de un estudio de Análisis de Riesgo, que permita a la DGAC evaluar el riesgo expuesto y exigir mitigar el mismo antes de autorizar dichas operaciones.

Cabe resaltar que en determinadas situaciones los RPA y/o RPAS pueden ser una herramienta muy práctica para labores de servicio de interés público, como por ejemplo, captación rápida de noticias de relevancia para el país y otras actividades como inspección de líneas de transmisión eléctrica, control de derrames tóxicos y control de la contaminación, prospección pesquera, geodésica, fotografía y filmación desde altura entre otros.

La operación de RPA y/o RPAS no autorizados, sea en espacios urbanos o con alta densidad poblacional puede poner en riesgo a personas, bienes e infraestructuras, más aún si no se respetan las alturas mínimas aplicables conforme a la normativa específica que regule las distintas actividades aeronáuticas.

Se ha previsto en el Proyecto las condiciones técnicas que deberán cumplir las RPA para la realización de operaciones en dichos espacios tomando en cuenta lo señalado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la Circular OACI 328-AN/190.

Asimismo, se resalta las operaciones no permitidas y la exigencia de que los RPA que cuentan con certificado tipo y certificado de aeronavegabilidad se encuentran sujetas a la regulación contenida en la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamentación, en lo referido a los permisos de operación y de vuelo, requisitos de matrícula, aeronavegabilidad y certificación, teniendo en cuenta que al contar con dichos certificados se equiparan a las aeronaves en general tripuladas.

En el **CAPÍTULO VI** se contempla el uso de sistemas de bloqueo de RPA y/o RPAS para proteger la seguridad y privacidad. Estos sistemas permiten detectar RPA y/o RPAS, notificar su presencia, supervisarlas, registrar sus acciones, suprimir sus efectos y eventualmente neutralizar su operación, disminuyendo el riesgo de afectación a la privacidad y seguridad.

En el **CAPÍTULO VII** se regula la responsabilidad del explotador de RPA y/o RPAS en el mantenimiento y aeronavegabilidad continua de la aeronave y en que su operación sea realizada de acuerdo con los parámetros técnicos que establezca la DGAC y el Manual del Fabricante. Asimismo, se establece las obligaciones del explotador respecto al registro de sus operaciones.

El **CAPÍTULO VIII** está referido a la utilización del espacio aéreo, de modo que la operación con RPA y/o RPAS se realice de manera segura, sin afectar la navegación aérea de otras aeronaves.

Se ha considerado conveniente dedicar el **CAPÍTULO IX** a la promoción e investigación de actividades de vuelos de ensayos de los sistemas de aeronaves



pilotadas a distancia (RPAS), estableciendo condiciones para fijar zonas geográficas para realizar dichos ensayos, las limitaciones en que se otorgará dicha reserva y las responsabilidades que generan dichas operaciones.

Debido a los beneficios que puede generar el desarrollo de los RPA y/o RPAS se requiere facilitar la promoción e investigación de actividades de vuelos de ensayos de los sistemas de aeronaves pilotadas en zonas donde puedan desarrollarse sin poner en riesgo vidas humanas, el medio ambiente ni bienes o infraestructuras.

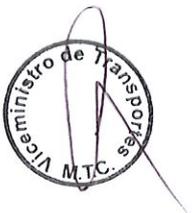
Para la realización de ensayos para RPA a que se refiere al artículo 7 de la Ley, la DGAC establecerá la reserva de espacio aéreo siempre y cuando el solicitante previamente cumpla con los requisitos y adjunte el proyecto correspondiente y el "Análisis de Riesgo" respectivo, los cuales serán materia de evaluación de la DGAC.

En el **CAPÍTULO X** se regula la responsabilidad por los daños que puede producir una operación de RPA y/o RPAS que afecten a terceras personas en superficie y/o en el espacio aéreo. Por ello se regula eventualmente para ambos casos y se establece un seguro obligatorio para poder responder ante alguna eventualidad. Por ello, tanto la propiedad como la operación de estas aeronaves generan responsabilidad y obligan a tener el control sobre sus operaciones y su correcto mantenimiento a fin de evitar daños y perjuicios que puedan causar, derivados de la colisión o interferencia a otras aeronaves o terceros en superficie.

La responsabilidad del explotador de una RPA y/o una RPAS se extiende en forma solidaria al piloto que conduce la operación y a la persona natural o jurídica que haya contratado el servicio cuya operación generó el daño.

Finalmente, es necesario que los RPA y/o RPAS cuenten con un seguro obligatorio de responsabilidad civil, al tener en cuenta que entre los años 2014 y 2018, han aumentado exponencialmente los informes, a nivel internacional, sobre Sistema de aeronaves pilotadas a distancia que efectúan operaciones demasiado cerca de aeronaves y aeropuertos, representando un peligro para la aviación civil, considerando que los utilizan personas que no están familiarizadas con los riesgos para la seguridad operacional o que carecen de conocimientos suficientes sobre la aviación civil y sus reglamentos. Para ello, el Reglamento exige que las RPA y/o RPAS deben mantener vigentes seguros de responsabilidad que les sean requeridos, estableciendo un mínimo de 10 UIT para las operaciones en general y para las operaciones excepcionales la cobertura del seguro podrá tener una cobertura mayor dependiendo de las situaciones de riesgos que se generen en base al "Análisis de Riesgo" que deberá evaluar la DGAC.

En el **CAPÍTULO XI** se busca resguardar la protección a los derechos a la intimidad personal, imagen propia y protección de datos personales que pudieran verse afectados por el mal uso y en las operaciones de las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y/o de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancias (RPAS). Los ataques contra el derecho a la intimidad son variados y en muchas ocasiones se pueden facilitar los mismos con el empleo de las nuevas tecnologías, como es el caso de los RPA y/o RPAS.



Al respecto, se debe precisar que se trata de una invasión a la esfera privada del sujeto, que de manera reiterada nuestra legislación protege en el inciso 7 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú. El artículo 154 del Código Penal, por su parte, sanciona con una pena privativa de la libertad a la violación de la intimidad de la vida personal registrando un hecho, palabra, escrito o imagen, valiéndose de instrumentos, procesos técnicos u otros medios. En tal sentido, el empleo RPA y/o RPAS para capturar imágenes y videos viola la intimidad y la privacidad de las personas porque con el uso de la tecnología a distancia, se entra sin consentimiento al domicilio del dueño de la misma.

El derecho a no ser molestado en su privacidad, a la libertad de la personalidad y de imagen, a la inviolabilidad de domicilio. En el presente caso, se remite a la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales, toda vez que el inciso 4 del artículo 1 de su reglamento aprobado mediante D.S N° 003-2013-JUS, señala que la información de "Datos personales": *"Es aquella información numérica, alfabética, gráfica, fotográfica, acústica, sobre hábitos personales, o de cualquier otro tipo concerniente a las personas naturales que las identifica o las hace identificables a través de medios que puedan ser razonablemente utilizados."* Es decir, la imagen en sí misma es considerada también como un dato de carácter personal, por ello, ante la eventualidad de un mal tratamiento a los datos personales se estaría contraviniendo la Ley N° 29733 y su Reglamento. Para ello, se resalta que las acciones legales se tramitan en el ámbito judicial.

Finalmente, con relación a las Infracciones y Sanciones, en el **CAPITULO XII** se debe resaltar que el posible incremento que se experimente en el uso y en las operaciones de las aeronaves pilotada a distancia (RPA) y/o de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancias (RPAS), debe ser tomado en cuenta desde el punto de vista sancionador con la doble finalidad de preservar el interés público de la seguridad de la aviación, como los derechos e intereses legítimos de otros usuarios y/o de terceros.

En el presente caso, conforme lo establece expresamente la Tercera Disposición Complementaria Final de Ley N° 30740, las infracciones y sanciones a que hubiere lugar por el incumplimiento, estarán tipificadas en la reglamentación sobre Infracciones y Sanciones en materia aeronáutica, aprobada mediante una Resolución Ministerial del MTC.

### III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

Con el Reglamento propuesto se cumple con la Cuarta Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 30740, desarrollando sus disposiciones y haciendo posible su ejecución.

La implementación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30740 permitirá contar con las bases de un marco legal regulatorio de las operaciones con RPA y RPAS y de los procedimientos administrativos establecidos por la Ley, que favorezca su ordenamiento y formalidad con el objetivo



que sean desarrolladas en condiciones de seguridad y que no constituyan un riesgo para las demás operaciones aéreas ni para la población en general.

De este modo, teniendo en cuenta el desarrollo cada vez más creciente de actividades aéreas con RPA y/o RPAS, el Reglamento establece el marco normativo regulador que permita su desarrollo en condiciones seguras, favoreciendo el control de la DGAC sobre las operaciones aéreas civiles con este tipo de aeronaves, operaciones que deberán ser autorizadas, cumplir condiciones y ser conducidas por pilotos calificados.

#### **IV. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

El proyecto de Decreto Supremo da cumplimiento a la Cuarta Disposición Complementaria de la Ley N° 30740, así como a las disposiciones del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General referidas a la legalidad de los procedimientos administrativos.

Cabe indicar que si bien a la fecha existe regulación en la Norma Técnica Complementaria N° 001-2015 "Requisitos para las Operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia", dicha regulación ya no se encuentra actualizada y los procedimientos y requisitos contemplados en ella no cumplen con el principio de legalidad establecido en el artículo 40 del TUO de la Ley N° 27444, al haber sido aprobados con resolución directoral.

