CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
07 AGO. 2024
RECIBIDO
Firma: _____ Hora: 4:16 pm

LEY QUE CREA EL COLEGIO PROFESIONAL DE PILOTOS AVIADORES DEL PERU

La Congresista de la República, que suscribe **MARIA DEL CARMEN ALVA PRIETO**, con la facultad establecida en el artículo 107° de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 22° inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente:

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE CREA EL COLEGIO PROFESIONAL DE PILOTOS AVIADORES DEL PERÚ

Artículo 1.- Objeto de la ley.
Créase el Colegio Profesional de Pilotos Aviadores del Perú, como institución autónoma de derecho público interno, representativa de la profesión de pilotos aviadores en todo el territorio de la República.

Artículo 2.- Alcance de la ley.
La colegiación es obligatoria para el ejercicio de la profesión de Piloto de Aviación Comercial a los que se refieren las Regulaciones Aeronáuticas Peruanas 121 y 135, y se requiere estar inscrito y habilitado en el Colegio de Pilotos Aviadores del Perú, en concordancia con el Estatuto y el Código de Ética del Colegio.

La colegiación no es obligatoria para las demás categorías de Pilotos de Aviación; sin embargo, pueden colegiarse sin ninguna restricción o prejuicio cumpliendo con los requisitos establecidos por el Colegio.

Artículo 3.- De la inscripción en el Colegio Profesional de Aviadores
Para ser miembro del Colegio de Pilotos Aviadores del Perú se requiere contar con las licencias y certificados de idoneidad y aptitud correspondientes para el ejercicio de la profesión de Piloto Comercial emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil en el Perú (DGAC), así como con el título académico expedido

por Escuelas de Aviación o por una universidad del país, con autorización de funcionamiento como Centro de Instrucción de Aeronáutica civil (CIAC), o por institución del mismo o superior nivel nacional o del extranjero. En este último caso, los títulos deben ser previamente convalidados en la Dirección General de Aeronáutica Civil en el Perú (DGAC), de acuerdo con la normatividad vigente en la Regulaciones Aéreas Peruanas (RAPS).

Asimismo, cumplir con los demás requisitos que establezca el Estatuto del Colegio de Aviadores profesionales del Perú.

Artículo 4.- Consideraciones de Otras Denominaciones
El Colegio de Pilotos de Pilotos Aviadores del Perú tiene en cuenta las denominaciones que esta profesión usa en las diversas instituciones educativas en el extranjero. Mediante su Estatuto, el Colegio está facultado para reconocerlas y adecuarlas para los efectos de lo normado por esta Ley.

Artículo 5.- De los organismos directivos
Son organismos directivos del Colegio de Aviadores del Perú.

a) El Consejo Nacional, como organismo superior, con domicilio en la capital de la República.
b) Los Consejos Regionales que se establezcan en las zonas de la República cuya densidad de población, concentración profesional y condiciones geográficas, así lo requieran, de acuerdo con lo que disponga el Estatuto del Colegio.

Artículo 6.- El Consejo Nacional:
El Consejo Nacional se encarga de:
a) Señalar las normas generales en todos los aspectos relativos a las actividades profesionales especificadas en la presente ley, con exclusión de los de defensa gremial que no son de competencia del Colegio.
b) Coordinar la función de los Consejos Regionales.
c) Absolver las consultas que les someten los Consejos Regionales o sus miembros, y actuará como instancia superior en los casos de apelación y de sanciones.
d) Asumir la representación del Colegio de Aviadores del Perú.

Artículo 7.- Los Consejos Regionales
Los Consejos Regionales tienen competencia sobre la circunscripción territorial que les corresponda y se sujetarán a las disposiciones que establezcan los estatutos y sus Reglamentos, y a las normas generales que dicte el Consejo Nacional.

Artículo 8.- El Consejo Nacional
El Consejo Nacional está integrado por los miembros del Comité Ejecutivo Nacional y los presidentes de los consejos regionales o sus representantes.

Los Consejos Regionales están integrados por un presidente, un secretario, y otros miembros que establezca el Estatuto del Colegio. En ambos casos, los cargos se ejercen por un período de tres (3) años. No hay reelección inmediata en ningún caso.

Los miembros del Comité Ejecutivo Nacional del Colegio de Aviadores del Perú y los decanos regionales gozan de licencia con goce de haber para el ejercicio de cargos internacionales, nacionales, regionales y locales en las entidades representativas que derivan de su profesión y cargos públicos, por el período que dure su gestión, de acuerdo con el marco legal vigente.

Artículo 9.- De la elección de los cargos
La elección de los cargos del Consejo Nacional se hará por todos los miembros del Colegio de Aviadores; y la de los Consejos Regionales, con la intervención de todos los profesionales inscritos en la respectiva región. En ambos casos el voto será secreto, individual, directo y obligatorio, emitido por los miembros del Colegio que ejerzan en el territorio nacional.

Artículo 10.- El Comité Ejecutivo Nacional
El Comité Ejecutivo Nacional es el órgano ejecutivo de mayor jerarquía y está compuesto por un presidente, un vicepresidente, un secretario general y otros siete (7) miembros cuyas funciones quedan establecidas en el Estatuto.

El Estatuto establece la naturaleza, composición y funciones de los órganos ejecutivos, de control, asesores, consultores, electorales y otros para el logro de los fines del Colegio.

El Estatuto establece las condiciones, requisitos y procedimientos necesarios para su propia modificación.

Artículo 11.- Atribuciones
Son atribuciones del Colegio de Pilotos Aviadores del Perú las siguientes:

a) Velar por el correcto ejercicio de la profesión de sus miembros, dentro de los estrictos criterios éticos, de libre competencia, legalidad y del interés público. Investigar de oficio, o a solicitud de parte, los actos contrarios a la ética

profesional, de ser el caso, imponer sanciones disciplinarias conforme a su Estatuto.

b) Propiciar la cooperación y ayuda mutua entre sus miembros.

c) Ejercer la representación de sus miembros ante el Gobierno sus autoridades, organismos públicos o privados, nacionales en lo referente a la Ley de Aviacion Civil nacional.

d) Organizar y propiciar vínculos con instituciones similares en el extranjero.

e) Organizar certámenes nacionales e internacionales conforme a su especialidad.

f) Proponer los acuerdos y recomendaciones pertinentes de las organizaciones internacionales vinculadas a los Pilotos Comerciales.

g) Organizar actividades de carácter formativo, profesional, cultural, asistencial y de previsión.

h) Absolver las consultas que sobre asuntos relacionados con la profesión de aviación le sean formuladas por el estado, asociaciones profesionales, entidades particulares o miembros de estas instituciones;

i) Las demás que se les sea encomendadas.

Artículo 12.- Ingresos

Constituyen ingresos del Colegio:

a) Los derechos de inscripción.

b) Las cuotas ordinarias de sus miembros.

c) Los aportes extraordinarios que se acuerden.

d) Las rentas provenientes de sus bienes.

e) Los que se generen por el desarrollo de sus actividades.

f) Las donaciones, legados y adjudicaciones que se hagan en su favor.

g) Los que provengan de convenios de cooperación técnica o financiera Nacional e internacional.

h) El producto de los bienes que adquiera por cualquier título y de los servicios que brinde, entre ellos, el producto de la venta del formato para la emisión del certificado médico.

i) El monto de las multas que se apliquen por sanciones disciplinarias

j) Otros que establezca el Estatuto.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

UNICA. - Inscripción de Miembros

Constitúyase una Comisión integrada por:

a) Un (01) representante de la Dirección Aeronáutica Civil del Perú.

b) Un (01) representante de las Fuerzas Armadas: Fuerza Aérea, Ejercito, y Marina.
c) Un (01) representante de la Policía Nacional
d) Un (01) representante del Consejo Nacional de Decanos de los Colegios Profesionales del Perú.
e) Un (01) representante de cada una de las Escuela CIAC más representatives y uno (1) de Universidad que brinde formación de Pilotos Comerciales en tierra y aire que estén debidamente acreditadas y habilitadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú (DGAC).
f) Un (01) representante del Aeroclub del Perú por haber sido la primera entidad emisora de licencias de Pilotos en Perú.
g) Un (01) representante de la Asociación Consultiva de Seguridad Operacional (ACSO).
h) Dos (02) representantes de los Principales Operadores Aéreos que operen en Cielo peruano bajo la RAP 121 y 135 con matrículas peruanas, con Pilotos Comerciales con Licencia Peruana mayores de 40 años.
i) Dos (02) representantes de los Pilotos Comerciales en Perú menores de 30 años.

La Comisión a que se refiere el artículo interior en un plazo de ciento veinte (120) días desde la entrada en vigencia de la presente Ley, por esta única vez queda encargada de:

a) La inscripción de los miembros del Colegio.
b) Elaborar el Estatuto del Colegio de Aviadores del Perú.
c) Organizar y presidir por esta única vez, la elección de los Consejos Nacionales y Regionales respectivos, procediendo luego a la instalación de los mismos.

FIRMA DIGITAL

Firmado digitalmente por: ALVA PRIETO Maria Del Carmen FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: [illegible]

María del Carmen Alva Prieto
Congresista de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **09** de **AGOSTO** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 8559/2024-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. EDUCACIÓN, JUVENTUD Y DEPORTE.

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Fundamentos del Proyecto de Ley

El personal aeronáutico (denominado así en el campo del Derecho Aeronáutico) constituye una pieza clave en el tráfico aéreo comercial y, entre ellos, el piloto al mando o comandante es el responsable de las operaciones durante el vuelo. Por ello, su formación debe ser la idónea y el otorgamiento de licencias para ellos están a cargo de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), creando de esta manera un sentimiento de confianza al viajero en la aviación civil.

Dentro de este personal aeronáutico, tenemos la figura del comandante de la Aeronave o llamado Piloto al Mando, ya que toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al Operador, de quien será su representante. Cuando no exista persona específicamente designada, el piloto al mando es el comandante de la aeronave. La DGAC en sus reglamentaciones establece los requisitos y formalidades para desempeñarse en el cargo.

El comandante de línea aérea de una aeronave es el responsable de la vida de los pasajeros que transporta que puede ser de 01 a 300 pasajeros dependiendo de la capacidad de las aeronaves.

A la fecha en el Perú, se advierte que existe una creciente demanda de pilotos, por ende, se viene creando más escuelas o centros de instrucción para esta profesión, del mismo modo existe una oferta a nivel universitaria, como ocurre en una Universidad Particular; por ello es necesario que exista un ente que cautele los intereses y desarrolle esta profesión, a través de un Colegio Profesional.

Como introducción, el Colegio Profesional, se encuentra regulado en nuestra Constitución Política (1993), en su artículo 20, denominándolas instituciones autónomas con personalidad de derecho público. La ley señala los casos en que la colegiación es obligatoria.

Por ello, en el Perú existen innumerables colegios profesionales entre ellos podemos mencionar, el Ilustre Colegio de Abogados de Lima, Colegio de Licenciados en Cooperativismo, Colegio de Oficiales de Marina Mercante, Colegio de Relacionistas Públicos, Colegio de Tecnólogos Médicos, Colegio de Trabajadores Sociales y Colegio de Traductores, entre otros.

Es recomendable aprobar este proyecto de Ley, ya que implicaría que exista un ordenamiento jurídico necesario para el ejercicio de la profesión del Piloto al mando, y así desarrollar esta carrera con un excelente profesionalismo, procurando en todo momento su deontología profesional, y de esta manera pueda existir un ente jurídico que los represente y que a la vez preserve sus intereses y responsabilidades profesionales como colegiados, de otro lado sería

favorable, ya que conllevaría a la legalidad y seguridad de todas las operaciones de vuelo, y de este modo estaría protegiéndose los derechos de los consumidores de los servicios de este tipo de transporte aéreo.

Del mismo modo, este Colegio coadyuvaría una mejor y objetiva producción normativa sobre tráfico comercial, ya que a veces ocurre que la regulación a nivel de gobierno central o ejecutivo, las confeccionan en conjunto con las empresas aéreas, no teniendo en cuenta la opinión de los mayores involucrados que son los Pilotos al Mando, quienes son los conocedores del espacio aéreo.

Tenemos la experiencia de la creación del Colegio de Pilotos Aviadores de México, que data de: "*1947, también es otra muestra la creación del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) de España, el cual recientemente el 30 de julio del 2020, se expidió el nuevo Código Ético y Deontológico de los Pilotos de la Aviación Comercial, aprobado por la Asamblea General del COPAC el día 30 de julio de 2020, es el texto que más engrandece la profesión, en la medida que compromete a que se ejerza respetando unos criterios éticos que no se recogen en ninguna otra norma.*"

II. Especialización y Capacitación de los Pilotos Comerciales en el Perú (Marco Legal)

La Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil (LAC), señala que el personal aeronáutico es todo aquel que realiza funciones profesionales y técnicas especializadas vinculadas a la aeronáutica civil y que cuenta con título profesional, licencias aeronáuticas o certificados de aptitud expedidos o convalidados por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) (Articulo 136 de la LAC).

La norma dispone que las tripulaciones de aeronaves civiles nacionales deben portar sus licencias y certificados de idoneidad o aptitud correspondientes; agrega, además, que el personal aeronáutico que realiza funciones en aeronaves extranjeras debe contar con las licencias y los certificados de aptitud, expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes y este sujeto a las inspecciones y verificaciones que la DGAC considera pertinentes. Los aspectos relacionados al personal aeronáutico y los requisitos para la obtención de licencias aeronáuticas, certificados de aptitud, atribuciones, habilitaciones, vigencia, verificaciones de idoneidad y privilegios que estas otorgan a su titular, se rigen para las disposiciones de la Ley y su reglamentación. (Artículo 137 de la LAC).

De igual manera, establece que la DGAC tiene a su cargo el registro del personal aeronáutico que posee certificados de aptitud o licencias expedidas o convalidadas par ella, conforme a la Ley y su reglamentación. Los contratos de personal aeronáutico, celebrados por operadores nacionales deben ser puestos en conocimiento de la DGAC, dentro de los diez (10) días calendarios siguientes a su celebración. (Artículo 139 y 140 de la LAC)

Las condiciones técnicas bajo las cuales se desenvuelven las actividades del personal aeronáutico comprenden necesariamente aspectos referidos a factores humanos y gestión de las Recursos en el Puesto de Pilotaje (CRM - Crew Resource Management) administración de recurses humanos a bordo, con el fin de prevenir el error humane en las operaciones aeronáuticas, conforme a las regulaciones que establece la DGAC. La DGAC, a través de la dirección de Seguridad aérea, es la autoridad responsable y competente para evaluar y calificar al personal aeronáutico a efectos de la expedición, renovación o convalidación de certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, de acuerdo con las normas internacionales y disposiciones legales sobre la materia. (Artículo 142 de la LAC).

La regulación Aeronáutica Peruana (RAP) 61 establece en su Capitulo E los requisitos para el otorgamiento de la licencia y habilitaciones de piloto comercial y las condiciones bajo las cuales dicha licencia y habilitaciones son necesarias; así como las normas generales de operación de las licencias y habilitaciones.

La citada regulación establece los requisitos de idoneidad, como por ejemplo, I) edad mínima (18 años); II) estudios secundarios culminados; III) conocimiento de idioma inglés; III) certificado médico aeronáutico, IV) aprobación del examen escrito de conocimientos aeronáuticos (derecho aéreo, conocimiento de aeronaves, performance, planificación de vuelo y carga, actuación humana, meteorología, navegación, procedimientos operacionales, principios de vuelo, radiotelefonía, entre otros); v) aprobación de una prueba de vuelo que incluye un examen oral sabre las procedimientos y maniobras (instrucción de vuelo y pericia) y VI) cumplir las demás disposiciones que se apliquen a las habilitaciones que solicita (experiencia de vuelo, edad máxima, etcétera).

Actualmente, según información de los sindicatos de pilotos de las líneas de transporte aéreo con mayor participación en el mercado, existen en el país aproximadamente 1700 pilotos activos, de ellos el 60% son pilotos comerciales y el 40% son pilotos de transporte de Línea aérea.

De acuerdo con lo establecido en la RAP 141, solo los Centres de instrucción de Aeronáutica Civil, previo cumplimiento de los exigentes requisitos para su certificación (personal, documentos de respaldo, equipos de instrucción de vuelo, instalaciones, seguros contratados, programas de instrucción y currículos aprobados, sistemas de garantía y de gestión, entre otros) puede impartir cursos de instrucción teórica o en vuelo para la licencia de piloto comercial para acreditar la instrucción o experiencia previa de un estudiante como parte de los requisitos señalados en la RAP 61.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil, señala como facultades de la DGAC el otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones de Estaciones Reparadoras, Talleres de Mantenimiento, Escuelas de aviación, Centros de instrucción de Controladores de Tránsito aéreo y técnicos de Mantenimiento, así como cualquier otra autorización en materia de aeronáutica civil. Por ello, se puede apreciar que, debido al grado de

especialización y riesgo que conlleva el ejercicio profesional de las carreras de pilotos y otras de similar naturaleza, la ley ha establecido expresamente que los agentes del mercado que deseen ofrecer la enseñanza de dichas carreras deban contar con la autorizaci6n expedida por la autoridad competente en la materia, es decir, la DGAC. Como se advierte, la creciente demanda de pilotos comerciales en el Perú y en la región y la alta especialización de la profesión, determina la necesidad de cautelar los intereses de este importante grupo de profesionales a través de un Colegio Profesional, tutelando el ejercicio de la profesión del piloto comercial.

Otros países han dado importantes pases en este propósito, así, por ejemplo, se puede citar el caso del Colegio Oficial de Pilotos de la aviación Comercial de España, creado mediante Ley 35/1998 de fecha 27 de octubre de 1998. La justificación que atendió el legislador español señala que: "Los pilotos de aviones adscritos a actividades mercantiles, relacionadas con el transporte o con trabajos aéreos, constituyen un conjunto laboral en el que confluyen una serie de intereses comunes relacionados con el acceso a la profesión, formación técnica, actualización de conocimientos sabre aeronáutica, defensa de competencia ilícita, etcétera, que motivan la necesidad de su agrupamiento corporative, a fin de dar cauce legal a sus legítimas aspiraciones y promover la defensa de los derechos fundamentales de todos los ciudadanos como usuarios del transporte aéreo".

En ese propósito, la presente iniciativa de ley plantea que mediante la creación del Colegio de Pilotos de la aviación Comercial del Perú se pueda ordenar, en el marco del ordenamiento jurídico, el ejercicio de la profesi6n; procurar la observancia de la deontología profesional; representar y defender la profesi6n y los intereses profesionales de sus colegiados, sin perjuicio de las especificas competencias de los sindicatos en materia de relaciones laborales; realizar las actividades de interés general propias de la aviación comercial que estime oportunas o le encomienden los poderes públicos; y velar por la seguridad y la legalidad de las operaciones de vuelo en garantía de los derechos fundamentales de los ciudadanos como usuarios del transporte aéreo y de la aviación comercial.

III. Los Colegios Profesionales como entidades de derecho público y la obligatoriedad de la colegiación en el caso de los pilotos comerciales

El artículo 20 de la Constitución Política del Perú dispone que los colegios profesionales son instituciones autónomas con personalidad de derecho público. La ley señala los casos en que la colegiación es obligatoria.

La constitucionalización de los colegios profesionales, en nuestro ordenamiento, ha sido una de las alternativas por las cuales el constituyente de la Carta Magna de 1993 opta, al definir su naturaleza jurídica, reconocerles autonomía y delegar en el legislador la potestad de definir los supuestos en los cuales la colegiación es obligatoria.

Como señala el Tribunal Constitucional peruano, "desde que tienen acogida constitucional, no pueden ser considerados como una figura ajena - menos aun contraria - a las previsiones constitucionales, por lo que su pervivencia o la eventual creación de nuevos colegios no podrá tacharse, prima facie, de inconstitucional. Ciertamente, la Constitución no exige la existencia ineludible de estas formas de organización profesional, pero se les concede cobertura cuando el legislador opta por su creación. Los colegios profesionales se deben entender como instituciones de actuación social y colectiva compatibles con el ejercicio de las potestades y competencias de los poderes públicos, así como con el espacio de actuación de otras instituciones previstas constitucionalmente. Su previsión constitucional comporta su singularización y delimitación frente a otras formas de organización profesional".

En la misma Idea, el máxima interprete de la Constitución señala que la Norma Fundamental "además de definir su naturaleza jurídica, también reconoce a los colegios profesionales un aspecto importante coma es el de su autonomía. Esto quiere decir que poseen un ámbito propio de actuación y decisión. En ese sentido, la incidencia constitucional de la autonomía que nuestra Ley Suprema reconoce a los colegios profesionales se manifiesta en su capacidad para actuar en los ámbitos de su autonomía administrativa -para establecer su organización interna-; de su autonomía económica -lo cual les permite determinar sus ingresos propios y su destino-; y de su autonomía normativa -que se materializa en su capacidad para elaborar y aprobar sus propios estatutos, claro está dentro del marco constitucional y legal establecido-. No obstante, la autonomía reconocida a los colegios profesionales no puede significar ni puede derivar en una autarquía; de ahí que sea importante poner en relieve que la legitimidad de los colegios profesionales será posible solo y en la medida que la actuación de los colegios profesionales se realice dentro del marco establecido por nuestro ordenamiento constitucional".

Enrique Bernales Ballesteros afirma que cuando la Constitución señala que los colegios profesionales son instituciones Autónomas, equivale a decir que no tienen dependencia con autoridades superiores a ellas mismas; son regidas por sus propios miembros y por las disposiciones estatutarias que acuerdan. Esta característica hace que los colegios se organicen según principios de democracia y participación interna. En la práctica esto se traduce en que sus autoridades -el Decano y su junta directiva •son elegidas por votación universal de los miembros aptos para votar, según la ley y el Estatuto respectivo. Desde luego, las normas internas del Colegio también deberán ser aprobadas internamente según se establezca en la ley y dado el caso, en los estatutos.

Con el mismo criterio, Gustavo Bacacorzo opina que los colegios profesionales constituyen, en verdad, personas jurídicas de derecho público interno -pues son creados por ley -, pero tienen la característica de ser no estatales. Por su parte, Roberto Dromi señala que se califica a los colegios como corporaciones públicas y, por tanto, entidades públicas no estatales, vale decir, asociaciones compulsivamente creadas por el Estado para cumplir determinados objetivos públicos y sometidas a un régimen de derecho público, particularmente en lo que

se refiere al control del Estado y a las atribuciones de la corporación sobre sus asociados.

De lo antes expuesto puede inferirse que los colegios profesionales agrupan y organizan corporativamente a quienes pertenecen a una misma profesión, carecen de fines lucrativos y, aunque se les reconoce coma personas jurídicas de derecho público interno, no tienen la calidad de estatales, vale decir, no pertenecen al Sector Publico Nacional.

Bernales menciona también que cuando la Constitución dispone que los colegios profesionales son instituciones con personalidad de Derecho Público, quiere decir que las mismos tienen un reconocimiento oficial del Estado y que, por tanto, no se limitan a ser asociaciones de naturaleza privada conformados par las miembros que se asocian. Es justamente la personalidad de Derecho Público la que permite a los colegios tener funciones públicas oficiales, coma la iniciativa en la formación de las Leyes. Finalmente, señala que el requisito establecido en el segundo párrafo del artículo 76 del Código Civil concordado con la naturaleza jurídica de estos colegios -según el texto constitucional- obliga a que sean efectivamente creados par ley. En efecto, el artículo 76 del Código Civil establece que la existencia, capacidad, régimen, derechos, obligaciones y fines de la persona jurídica, se determinan par las disposiciones del presente Código de las leyes respectivas.

Respecto a la colegiación, el Tribunal Constitucional señala que "el constituyente no ha optado par la obligatoriedad de la colegiación en todos los casos, sino que ha delegado en el legislador la potestad para establecer, mediante ley, los supuestos en las cuales será obligatoria y en las cuales no. La obligatoriedad de la colegiación esta ineludiblemente vinculada con el ejercicio de una profesión determinada; esta imbricación justifica su previsión constitucional. En opinión de este Tribunal, se considera acertado el sentido abierto de esta disposición constitucional en la medida que, prima facie, no siempre el ejercicio de toda profesión precisa una colegiación previa.

Asimismo - agrega - que el legislador puede determinar aquellas carreras profesionales en que la colegiación es condición sine qua non para el ejercicio regular de una profesión. Sin embargo, tal decisión no puede estar al margen de los valores superiores, principios constitucionales y derechos fundamentales que la Constitución reconoce; es decir, si la obligatoriedad de la colegiación, para el ejercicio de determinadas profesiones, supone una restricción del libre ejercicio de la profesión, tal obligatoriedad debe ser objetivamente justificada por el legislador, considerando fines constitucionales como:
a) la ordenación del ejercicio de las profesiones;
b) que el ejercicio de las profesiones redunde en beneficio de la sociedad en general, dentro del marco de la deontología profesional;
c) la mejor formación y perfeccionamiento de los profesionales colegiados, y
d) la defensa de los intereses profesionales - no particulares - de los colegiados.

Es decir, la colegiación "debe incorporar una garantía, frente a la sociedad, de que los profesionales actúan correctamente en su ejercicio profesional. Pues, en última extrema, las actuaciones profesionales afectan directamente a los propios ciudadanos que recaban los servicios de los profesionales, comprometiendo valores fundamentales como la vida, la salud, la integridad física la seguridad, la libertad, el honor (...) que los ciudadanos confían a los profesionales. Semejante entrega demanda por la sociedad el aseguramiento de la responsabilidad del profesional en el supuesto de que no actúe de acuerdo con lo que se considera por el propio grupo profesional, de acuerdo con sus patrones éticos, como correcto o adecuado".

Para determinar la justificación de la colegiación obligatoria el Tribunal Constitucional en la referida sentencia recurrido a dos criterios recogidos de la Corte Constitucional Colombiana. El primero de ellos vinculado con el riesgo social en el ejercicio de una profesión o actividad, entendida coma la posibilidad de afectar bienes que son de interés de la sociedad. El segundo es el criterio de especialización, entendido con el grado de conocimiento que requiere el ejercicio de una profesión.

Ambos criterios se presentan en el case de los Pilotos Comerciales, tal y come lo reconoce el artículo 136 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil, que señala: "El personal aeronáutico es toda aquella persona que realiza funciones profesionales y técnicas especializadas vinculadas a la aeronáutica civil y que cuentan con los títulos profesionales, licencias aeronáuticas o certificados de aptitud expedidos o convalidados por la DGAC".

Ahora en el presente case el planteamiento de ley establece la obligatoriedad de la colegiación sea únicamente para los pilotos de la aviación comercial de líneas aéreas y de aviación general a los que se refieren las Regulaciones aeronáuticas peruanas 121 y 135, quienes realizan justamente las actividades de mayor riesgo y que requieren mayor especialización, dejando la posibilidad que la colegiación sea opcional para otras categorías de pilotos de aviación.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de esta norma no es contraria a la Constitución Política del Estado, el efecto que va a tener es incorporar en la legislación nacional una nueva Ley ordinaria que no modifica ni deroga ninguna norma de la categoría de Ley y su planteamiento guarda armonía con la regulación aeronáutica prevista en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, su Reglamento y las Regulaciones aeronáuticas peruanas.

V. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La aprobación de la presente iniciativa no irrogara gastos al erario. por el contrario, va a significar un beneficio para el desarrollo a corto y largo plazo para la Aviación Nacional en todas sus ramas Aviación Comercial, Privada y General,

Los costos de la ejecución de la Ley serán asumidos por el Colegio de Pilotos Aviadores del Perú con los ingresos que este generara en la ejecución de sus fines.

Los beneficios de la futura norma serían los siguientes:

- Mayor orden en el ejercicio de la profesión, observando criterios deontológicos.
- Propiciara un correcto desempeño ético de la profesión.
- Coadyuvara en la capacitación y especialización de la profesión.
- La mayor profesionalización redundara en la calidad y seguridad del servicio de transporte aéreo.
- Generará mayores sinergias y colaboración con la Autoridad Aeronáutica y otras instituciones del Estado en el desarrollo de las metas y planes sectoriales.

VI. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La propuesta se circunscribe con la Política N° 1 de Estado del Acuerdo Nacional, que señala el "Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho", la cual tiene por objetivo: "consolidar el régimen democrático y el Estado de derecho para asegurar un clima de estabilidad y cooperación política, promover la competencia democrática y garantizar elecciones libres y transparentes, el pluralismo y la alternancia en el poder".
Mediante Resolución Legislativa del Congreso 002-2022-2023-CR, el Congreso de la República aprobó la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2022-2023, en la que se prevé la modificación del Reglamento del Congreso de la República, para el fortalecimiento del régimen democrático y el estado de derecho.