CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROPOSICIÓN LEGISLATIVA
00752-2026-2031-CD
RU 58603-CD
04 NOVIEMBRE 2026 03:22 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: EBOHORQUEZ

FLOR DE JESÚS MEZA RIVERA

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE PROMUEVE LA CONFORMACIÓN DE LA RESERVA AÉREA DEL PERSONAL AERONÁUTICO EN LA RESERVA DE APOYO A CARGO DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ.

Los diputados integrantes del Grupo Parlamentario Fuerza Popular, y a iniciativa de la Diputada Flor De Jesús Meza Rivera, en ejercicio de la atribución que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y los artículos 98 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan la siguiente proposición legislativa:

FORMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA LA LEY 29248, LEY DEL SERVICIO MILITAR, PARA CONFORMAR LA RESERVA AÉREA DEL PERSONAL AERONÁUTICO DENTRO DE LA RESERVA DE APOYO DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ

Artículo 1. Objeto de la Ley
La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, para autorizar a la Fuerza Aérea del Perú (FAP) el desarrollo de programas de instrucción aeronáutica y capacitación militar complementaria, a fin de conformar la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico dentro de la Reserva de Apoyo de dicha institución.

Artículo 2. Finalidad de la Ley
La presente ley tiene como finalidad garantizar la disponibilidad estratégica de personal aeronáutico adiestrado para la Seguridad y Defensa Nacional, así como para el apoyo de las operaciones del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD).

Artículo 3. Modificación del artículo 67 e incorporación de los artículos 67-A y 67-B en la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar.

Se modifica el artículo 67, y se incorporan los artículos 67-A y 67-B en la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, en los siguientes términos:

> «Artículo 67.- De la conformación de la Reserva
>
> La Reserva está conformada por:
>
> [...]
>
> **g) El personal aeronáutico capacitado por la Fuerza Aérea del Perú, bajo la modalidad de instrucción dual o capacitación militar complementaria, que integra la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico dentro de la Reserva de Apoyo.**
> **h) Otros que señale el reglamento.»**

«Artículo 67-A.- Reserva Aérea del Personal Aeronáutico

La Reserva Aérea del Personal Aeronáutico es una especialidad técnica de la Reserva de Apoyo regulada en el literal b) del artículo 68 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar. Está conformada por:

a) El personal civil formado desde su inicio por la Fuerza Aérea del Perú bajo el modelo de instrucción dual civil-militar.
b) El personal civil con licencias aeronáuticas vigentes, emitidas por la autoridad aeronáutica civil competente, que apruebe la capacitación militar complementaria de la Fuerza Aérea del Perú.»

«Artículo 67-B.- Régimen de incorporación, permanencia y desvinculación

La incorporación a la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico se sujeta a las siguientes disposiciones:

a) Permanencia: Los integrantes se mantienen en la Reserva de Apoyo condicionados al cumplimiento y vigencia de sus licencias y habilitaciones, conforme a la normativa aeronáutica civil correspondiente y dentro del ámbito de aplicación establecido en el artículo 4 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar.
b) Deberes: Cumplir con los entrenamientos periódicos establecidos en el reglamento y concurrir a los llamamientos para instrucción o movilización militar, con sujeción a la normatividad vigente.
c) Desvinculación: Procede por el vencimiento del plazo máximo, alcanzar el límite de edad, pérdida de aptitud psicofísica, cancelación definitiva de la licencia aeronáutica civil, condena por delito doloso o solicitud voluntaria por causa justificada.
d) Protección laboral: El personal convocado goza de los derechos y beneficios aplicables a los reservistas de las Fuerzas Armadas, conforme a lo establecido en el artículo 75 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar.»

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Salvaguarda de competencias aeronáuticas
Las funciones de instrucción desarrolladas por la Fuerza Aérea del Perú se sujetan a las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) y no sustituyen, limitan ni modifican las competencias exclusivas de regulación, certificación y supervisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

SEGUNDA. Financiamiento
La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Defensa y a través de recursos directamente recaudados, sin irrogar gastos adicionales al Tesoro Público. La Fuerza Aérea del Perú implementa sistemas de contabilidad de costos separados para garantizar el autofinanciamiento y neutralidad competitiva de las actividades de instrucción civil.

TERCERA. Adecuación reglamentaria

El Ministerio de Defensa adecúa el Reglamento de la Ley 29248, aprobado mediante el Decreto Supremo 003-2013-DE y el Decreto Supremo 018-2025-DE, los lineamientos y protocolos correspondientes, en coordinación con los sectores involucrados, dentro del plazo de sesenta (60) días calendario contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

CUARTA. Entrada en vigor

La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano

Lima, 28 de octubre de 2026

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MEZA RIVERA Flor De Jesus FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/10/2026 17:04:38-0500

FLOR DE JESÚS MEZA RIVERA
Diputada del Congreso de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHACON DE VETTORI Cecilia Isabel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 10:21:02-0500

Firmado digitalmente por: DOMINGUEZ HERRERA Carlos Alberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 10:59:06-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DODERO JOVICH Pierangeli Daniela FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 11:06:04-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SALAS RIVERA Alexander FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 12:17:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CASTRO GRANDEZ Royser FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 13:02:21-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ABENSUR PINASCO Jaime Americo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 15:04:06-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RAMOS ROSALES Maria Candelaria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 14:49:18-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: COLUMBUS MURATA Diethell FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 15:16:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: VALQUI ORDOÑEZ Jhonn Brayam FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/11/2026 11:20:12-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

El desarrollo histórico de la aviación en el territorio nacional encuentra sus orígenes institucionales en 1910 con la conformación de la Liga Nacional Pro-Aviación, una entidad civil pionera que gestionó la adquisición de las primeras aeronaves y sentó los cimientos para la instrucción aeronáutica formal. Posteriormente, ante la innegable relevancia estratégica del dominio del espacio aéreo, el Estado dispuso en 1920 la reestructuración de la enseñanza en este sector, dando lugar a la creación de la Escuela de la Reserva Aérea. Este centro formativo nació con una vocación dual: preparar reservistas listos para su movilización ante contingencias y, simultáneamente, dotar a la emergente industria aérea de pilotos y técnicos calificados.

La pertinencia de esta reserva quedó demostrada durante las tensiones fronterizas de la década de 1930, periodo en el cual los pilotos egresados de dicha escuela cumplieron misiones vitales para la defensa de la soberanía. Más adelante, el auge aerocomercial de los años cuarenta y cincuenta motivó la creación del Servicio Aeronáutico Nacional (SAN) —antecedente directo de la actual DGAC— con el fin de regular la actividad. En este marco, el respaldo estatal se consolidó mediante la Ley N° 9322 de 1941, que otorgó carácter nacional a la Liga Pro-Aviación y autorizó una recaudación pública de fondos.

Como resultado de este esfuerzo ciudadano, el 22 de mayo de 1942, la Liga transfirió a título de donación al Estado peruano la infraestructura destinada a la "Escuela Central de Aviación Civil del Perú". Estos activos pasaron a integrar el Margesí de Bienes del Cuerpo Aeronáutico del Perú mediante la Resolución Suprema N° 706, emitida el 03 de noviembre de 1944.

La profesionalización de la instrucción bajo estándares internacionales se materializó el 24 de mayo de 1958. A través del Decreto Supremo N° 07, el Gobierno instituyó la "Escuela de Aviación Civil Internacional" (EDACI), entidad adscrita a CORPAC que contó con la asistencia técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y operó en estrecha articulación con la Fuerza Aérea del Perú.

Alineada a los requerimientos de la autoridad aeronáutica civil y con el objetivo irrenunciable de nutrir a la Reserva Aérea con personal civil capacitado, la institución oficializó su registro mediante la Resolución Directoral N° 002-97-MTC/15.12 del 16 de enero de 1977. Semanas después, a través del Decreto Supremo N° 004 del 14 de febrero de 1977, se creó la Base FAP Collique. Esta instalación operó como el núcleo del Comando de Reserva y Movilización hasta el año 2009, momento en que el Poder Ejecutivo dispuso su traslado a la Base Aérea Las Palmas en el distrito de Santiago de Surco, sede desde donde mantiene su operatividad en la actualidad.

Bajo ese contexto, es preciso tener en consideración que el territorio peruano presenta condiciones geográficas complejas en zonas amazónicas, altoandinas y áreas expuestas a fenómenos naturales que dificultan el acceso terrestre, haciendo indispensable contar con capacidades de transporte aéreo, evacuaciones aeromédicas, puentes aéreos y operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR), pues nos encontramos expuestos continuamente a situaciones de emergencia y desastres de origen natural o humano debido a su geografía, lo que hace indispensable contar con una capacidad de respuesta inmediata del Estado, en apoyo de las autoridades competentes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD), conforme a la Ley N° 29664.

Para atender esta realidad, la presente iniciativa aborda dos problemas públicos conexos, pero jurídicamente diferenciables:

1. La necesidad de otorgar una habilitación legal expresa -conforme al artículo 60 de la Constitución Política del Perú- para que la Fuerza Aérea del Perú pueda formar desde cero a personal aeronáutico bajo un modelo de instrucción dual (civil-militar) que pase a integrar la Reserva de Apoyo, pues en los últimos años, la actividad formativa estatal ha sido objeto de controversias judiciales[1] sobre los alcances del artículo 60 de la Constitución Política, limitando la conformación de una Reserva de Apoyo adoctrinada y desarrollar formación aeronáutica civil inicial. Así como, la necesidad de hacer frente a la comprobada insuficiencia de la oferta privada nacional que obliga al 30% de los aspirantes comerciales a formarse en el extranjero.

2. La necesidad operativa y de defensa nacional de consolidar la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico dentro de la Reserva de Apoyo -conforme al artículo 68, literal b, de la Ley N° 29248-, lo que permita la incorporación voluntaria de personal aeronáutico debidamente habilitado con licencias vigentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), mediante capacitación militar complementaria, dotándolo de disciplina castrense, doctrina operacional y procedimientos de movilización.

En ese sentido, se debe tener claro que el Estado carece del marco legal habilitante permanente y expreso para que la Fuerza Aérea del Perú (FAP) instruya y capacite a personal civil aeronáutico bajo estándares militares. En los últimos años, la actividad formativa estatal ha sido objeto de controversias judiciales sobre los alcances del artículo 60 de la Constitución Política, limitando la conformación de una Reserva de Apoyo adoctrinada. Esta carencia normativa impide optimizar la infraestructura de la FAP y genera un déficit de ciudadanos militarmente adiestrados con capacidades operativas listas para ser movilizadas en la Defensa Nacional y en la Gestión del Riesgo de Desastres.

[1] Resolución N° 0278-2017/SDC-INDECOPI

II. EVIDENCIA QUE SUSTENTA EL PROBLEMA

De conformidad con los registros de la Dirección General de Aeronáutica Civil[2] (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el periodo comprendido entre enero de 2017 y agosto de 2026, se han emitido 3083 licencias de piloto comercial y piloto privado, siendo 1,602 pilotos privados y 1481 pilotos comerciales, del universo de pilotos privados provenientes de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) del Perú, la Escuela de Aviación Civil (EDACI) instruyó a 120 pilotos, lo cual equivale al 7.49% del total; y, respecto a los pilotos comerciales instruyó a 88 pilotos, correspondiente al 5.94% del mercado nacional.

Ahora bien, es preciso señalar que, en observancia de los criterios constitucionales del artículo 60 de la Constitución, la justificación de la intervención subsidiaria de la FAP en la formación inicial de pilotos desde cero no se sustenta únicamente en dicho porcentaje reducido de participación histórica, sino fundamentalmente en las condiciones estructurales de insuficiencia de la oferta privada en el mercado relevante nacional y en la naturaleza especializada del adiestramiento dual para la Defensa Nacional, conforme lo demuestran los indicadores objetivos de déficit de flota privada y migración forzada de estudiantes al exterior que se detallan a continuación.

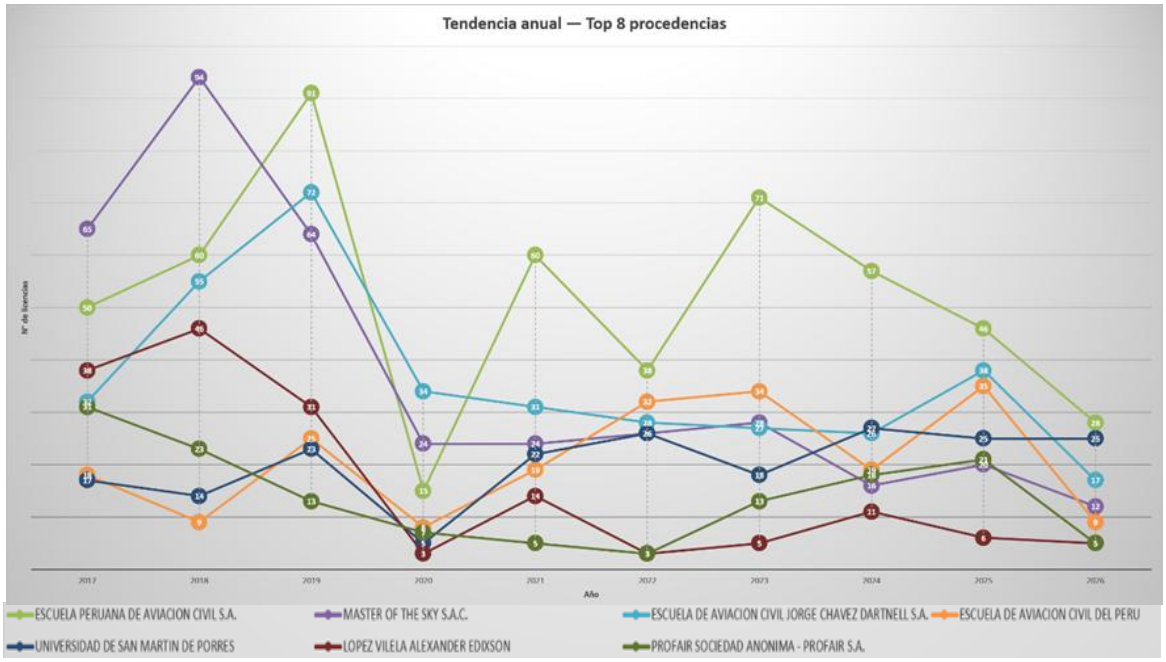


*Figura 1: Tendencia anual de emisión de licencias — Top 8 procedencias (Fuente: DGAC 2017-2026)

[2] Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) - Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Documento/Base de datos: Registro Nacional del Personal Aeronáutico y Sistema de Licencias Aeronáuticas (Periodo Histórico enero 2017 - agosto 2026). Datos procesados a partir de los registros oficiales de emisión de licencias aeronáuticas (Piloto Privado y Comercial) y Resoluciones Directorales de convalidación de licencias extranjeras.
Sitio web de consulta (Portal de Transparencia/Datos Abiertos MTC): https://www.gob.pe/mtc



*Figura 2: Evolución anual de licencias de Piloto Privado vs. Piloto Comercial (Fuente: DGAC 2017-2026)



*Figura 3: Top 12 procedencias por total de licencias emitidas (Fuente: DGAC 2017-2026

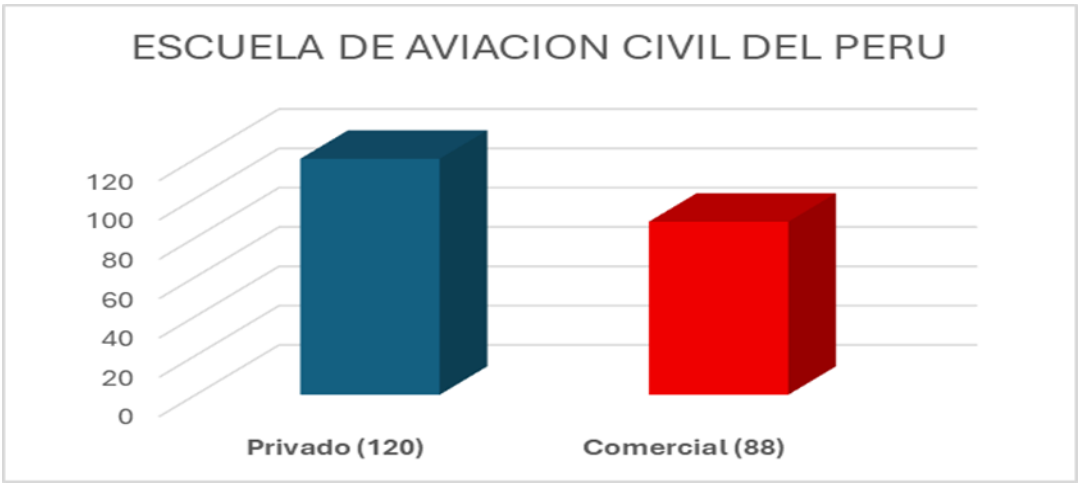


*Figura 4: Licencias instruidas por la Escuela de Aviación Civil del Perú (Fuente: DGAC 2017-2026)

Tal como se puede observar, al examinar el registro de convalidaciones de la DGAC entre enero de 2017 y agosto de 2026, un total de 570 pilotos peruanos debieron acudir al extranjero para obtener sus licencias y solicitar su posterior convalidación ante la DGAC, de los cuales 445 corresponden a la licencia de Piloto Comercial, 52 a Piloto Privado y los 73 restantes a Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión (TLA). Al contrastar los 445 pilotos comerciales convalidados desde el exterior con los 1,481 formados localmente, se evidencia que la salida de alumnos al extranjero equivale aproximadamente al 30% de la producción de pilotos comerciales de todo el sistema nacional.

Por otro lado, tenemos que el desglose por país de procedencia de los reconocimientos emitidos por la DGAC revela una altísima concentración: Estados Unidos (FAA), con 277 pilotos comerciales (62.2%), y Argentina, con 121 pilotos comerciales (27.2%), concentran en conjunto el 89.4% de las convalidaciones comerciales externas (y el 85.3% considerando el universo total de 570 pilotos con 336 en EE. UU. y 150 en Argentina).

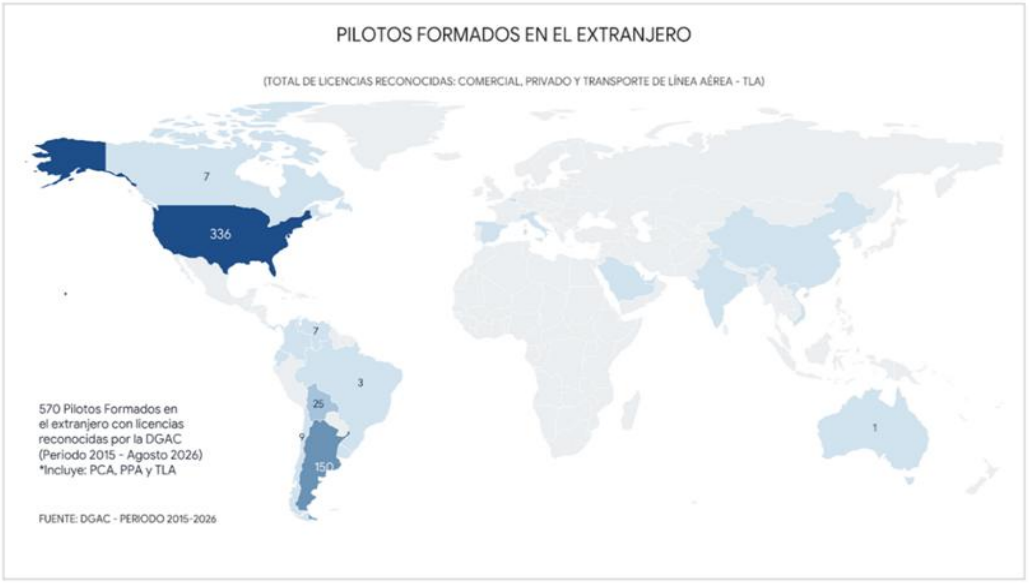


*Figura 5: Distribución geográfica de pilotos peruanos formados en el extranjero (Fuente: DGAC 2015-2026)

Las cifras señaladas líneas arriba demuestran de forma objetiva y verificable la existencia de una persistente demanda formativa insatisfecha ante las limitaciones físicas de la oferta privada interna, situación que obliga a cientos de jóvenes peruanos a asumir elevados costos de migración fuera del país para completar sus fases de vuelo y prácticas operativas (horas de vuelo).

El desbalance estructural entre la oferta privada y la demanda nacional se verifica al examinar la capacidad operativa de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) regulados bajo la RAP 141. El registro oficial de la DGAC identifica 29 centros de instrucción, de los cuales 7 son de Tipo 1 (que únicamente dictan cursos teóricos en aula y carecen de aeronaves) y 22 son de Tipo 3 (cursos teóricos y prácticas de vuelo), concentrados en solo cuatro departamentos: Lima (9), Ica (7), Ucayali (6) y Lambayeque (5), dejando desatendidas a 20 regiones del país. Adicionalmente, cuatro (4) CIAC se

encuentran con suspensión operativa, y todo el parque aéreo privado de instrucción a nivel nacional cuenta únicamente con 66 aeronaves registradas, capacidad materialmente insuficiente para absorber el flujo de alumnos que culminan su fase teórica y requieren horas de instrucción en vuelo[3].

La Fuerza Aérea del Perú cuenta con ocho (8) aeronaves de instrucción operativas (7 Cessna C-172SP y 1 Piper PA-44) en la Base Aérea Las Palmas, equivalentes al 12.12% de la flota instructiva nacional, además de simuladores modernizados en 2023 e infraestructura aeroportuaria propia. Esta capacidad instalada, sumada a la infraestructura, personal calificado en mantenimiento y la experiencia acumulada del Estado, representan activos estratégicos que deben ser optimizados bajo el modelo de Instrucción Dual en beneficio directo de la Reserva de Apoyo y de la capacidad de respuesta inmediata de la Nación.

En línea con lo antes expuesto, la magnitud del déficit formativo y la necesidad de optimizar los recursos del Estado se evidencian a través de las siguientes cifras:

a) **Demanda formativa insatisfecha y dependencia externa:** Entre enero de 2017 y agosto de 2026, un total de 570 pilotos peruanos debieron acudir al extranjero para obtener sus licencias. Esta salida de alumnos equivale aproximadamente al 30% de la producción de pilotos comerciales de todo el sistema nacional.
b) **Concentración en el extranjero:** El 85.3% de estas convalidaciones externas provienen de dos países: Estados Unidos (336 licencias) y Argentina (150 licencias).
c) **Insuficiencia de la oferta interna:** El sistema privado regulado bajo la RAP 141 opera con apenas 66 aeronaves a nivel nacional, lo que resulta insuficiente para la absorción continua de alumnos.
d) **Activos estratégicos subutilizados:** La Fuerza Aérea del Perú posee 8 aeronaves de instrucción, lo que equivale al 12.12% de la flota instructiva nacional, representando una capacidad instalada y experiencia estatal que debe ser optimizada bajo un modelo dual.

III. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

Objetivo general:

Modificar la Ley 29248, Ley del Servicio Militar, para autorizar a la Fuerza Aérea del Perú el desarrollo de programas de instrucción aeronáutica y capacitación militar complementaria, a través del entrenamiento de pilotos y personal civil bajo el modelo de instrucción dual, integrándolos formalmente a la "Reserva Aérea de Personal Aeronáutico".

[3] Enlace de consulta (Dirección General de Aeronáutica Civil – Ministerio de Transportes y Comunicaciones): https://www.gob.pe/institucion/mtc/colecciones/365-centros-de-instruccion-aeronautico-civiles-ciac-rap-141

Objetivos específicos:

a) Dotar al Estado de capacidades operativas inmediatas para la Seguridad, Defensa Nacional y apoyo a las autoridades competentes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD).
b) Implementar el modelo de instrucción dual que integre la instrucción aeronáutica civil con la disciplina militar y la doctrina operacional.

IV. FUNDAMENTACIÓN DE LA INICIATIVA

La presente ley dota al Estado peruano con ciudadanos militarmente adiestrados con capacidades operativas y de soporte aéreo inmediatas ante las situaciones de Seguridad y Defensa Nacional y apoyo al SINAGERD. para el beneficio de toda la población.

Los miembros de la Reserva Aérea de Personal Aeronáutico se instruirán bajo estándares militares, por lo que representarán un recurso humano estratégico, capaz de integrar conocimientos de aviación civil con adoctrinamiento militar, basada en la doctrina operacional vigente, lo que resulta invaluable en situaciones de emergencia nacional.

En ese sentido, esta Reserva Aérea permite al Estado disponer de profesionales calificados listos para ser movilizados rápidamente frente a requerimientos de Seguridad y Defensa Nacional y en escenarios críticos de Gestión del Riesgo de Desastres. Al articular su vigencia técnica en la aviación civil con el dominio de los procedimientos institucionales, la disciplina militar y la Doctrina Operacional de Transporte de la Fuerza Aérea del Perú, salvaguardando a la población y preservando la operatividad del país ante situaciones adversas, pues la geografía del Perú expone continuamente a su población a situaciones de emergencia, fenómenos de origen natural o por acción humana.

En tales circunstancias, la capacidad de respuesta inmediata del Estado resulta indispensable mediante la ejecución de puentes aéreos, evacuaciones aeromédicas, operaciones de Búsqueda y Rescate (SAR) y movilización general.

Dicha instrucción y capacitación prospectiva elimina la necesidad de fases improvisadas de preparación ante un conflicto o catástrofe, reduciendo sustancialmente los tiempos de incorporación y garantizando una acción coordinada y eficaz en defensa de la soberanía y la protección civil.

Asimismo, es importante mencionar que, en los últimos años, la actividad formativa dirigida a la conformación de la Reserva Aérea fue objeto de controversias en sede administrativa y judicial en torno a los alcances del artículo 60 de la Constitución Política del Perú.

Al respecto, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la República ha sentado como criterio que la participación de la Fuerza Aérea del Perú en la capacitación aeronáutica

a ciudadanos civiles exige contar con una autorización formal mediante norma con rango de ley.

En consecuencia, la presente iniciativa legislativa no busca controvertir los pronunciamientos jurisdiccionales emitidos, sino brindar el marco legal habilitante exigido por nuestro ordenamiento constitucional, garantizando que dicha labor formativa se desarrolle con estricto apego al alto interés público, a la subsidiariedad estratégica y a la seguridad jurídica nacional, fundamentándose en el cumplimiento del artículo 60 de la Constitución Política del Perú, dotando de autorización legal expresa a la Fuerza Aérea del Perú para realizar esta actividad instructiva por razón de alto interés público.

Bajo esa línea, tenemos que, se supera el principio de subsidiariedad estratégica frente a los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) privados, debido a que estos últimos operan bajo estándares exclusivamente comerciales y recreativos (RAP 141), y no están facultados para impartir disciplina militar, protocolos de movilización ni Doctrina Operacional de Transporte. Por lo tanto, el modelo de Instrucción Dual constituye un bien público estratégico que articula la certificación civil con el adoctrinamiento militar, solucionando una limitación estructural formativa sin generar desplazamiento comercial ni vulnerar la libre competencia.

Asimismo, garantiza el derecho de los reservistas al proteger su situación laboral privada al momento de ser movilizados, y promueve la inclusión estratégica mediante programas de becas para jóvenes con vocación financiadas por fondos privados.

En línea con lo antes desarrollado, y atendiendo a los criterios de proporcionalidad, eficiencia y técnica constitucional, corresponde sustentar de manera diferenciada la necesidad, el régimen de financiamiento y la compatibilidad constitucional de cada una de las dos modalidades que integran la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico:

1. Justificación de la Formación Aeronáutica Inicial desde Cero de Personal Aeronáutico bajo el Modelo de Instrucción Dual (Artículo 60 de la Constitución):

   La formación desde cero de personal aeronáutico bajo el modelo de instrucción dual resulta indispensable para garantizar el relevo generacional y cubrir los requerimientos estratégicos de la Reserva de Apoyo, debido a que el mercado aeronáutico peruano atraviesa un déficit estructural de personal aeronáutico (estimado en al menos un 20% en el sector aerocomercial) y una severa limitación de flota en los CIAC privados (apenas 66 aeronaves a nivel nacional), lo que ha forzado a 570 peruanos (30% de la oferta comercial) a formarse en el extranjero.

   En cuanto a su costo y financiamiento, la formación inicial dual utiliza la capacidad instalada de las ocho (8) aeronaves de instrucción con que ya cuenta la FAP y se autofinancia íntegramente mediante las tasas educativas abonadas por los alumnos y fondos privados de becas bajo contabilidad de costos separada, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

2. Justificación de la Capacitación Militar Complementaria para la Incorporación Voluntaria de Personal Aeronáutico debidamente Habilitado (Artículos 163, 165 y 168 de la Constitución):

   De manera complementaria, respecto del personal aeronáutico que ya cuenta con licencias y habilitaciones vigentes otorgadas por la DGAC-MTC y se incorpora voluntariamente, la intervención de la FAP se circunscribe a impartirle conocimientos y entrenamiento castrense sobre disciplina militar, coordinación operacional, procedimientos de movilización y operaciones SAR. Esta actividad constituye el ejercicio directo de una función pública soberana de preparación de las reservas para la Defensa Nacional (artículo 168 de la Constitución y Decreto Legislativo N° 1139), por lo que no configura actividad empresarial ni interviene en el mercado de formación civil.

V. ANÁLISIS DE SUBSIDIARIEDAD ESTRATÉGICA, NEUTRALIDAD COMPETITIVA Y ARTICULACIÓN

Para efectos del componente de formación aeronáutica civil inicial comprendido en el modelo de instrucción dual, la presente iniciativa acredita el cumplimiento estricto de los tres requisitos exigidos por el segundo párrafo del artículo 60 de la Constitución Política del Perú y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional:

1. Instrucción dual como elemento diferenciador:

Los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) privados forman pilotos exclusivamente bajo estándares comerciales y recreativos reglamentados por la RAP 141 de la DGAC. Las escuelas privadas comerciales no brindan ni están facultadas para impartir:

- Disciplina militar y adoctrinamiento con enfoque de Seguridad y Defensa Nacional.
- Participación operativos aplicados a la Gestión de Riesgo y Desastres.
- Doctrina Operacional de la Fuerza Aérea de Transporte.
- Procedimientos de llamamiento y movilización.

El modelo adoptado por la ley es la Instrucción Dual, concebida como un proceso integral y estructurado que articula dos vertientes formativas complementarias:

- La formación aeronáutica civil: Rigurosamente alineada con las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP 141) y certificable para la obtención de licencias de vuelo ante la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

- La preparación castrense y doctrina operacional: Sustentada en la disciplina militar, la Doctrina Operacional de Transporte de la Fuerza Aérea del Perú y los protocolos de llamamiento y movilización militar.

Esta convergencia genera un perfil profesional diferenciado; un personal civil aeronáutico plenamente habilitado para operar en el ámbito comercial, pero con las competencias doctrinarias necesarias para incorporarse de inmediato ante requerimientos de Seguridad y Defensa Nacional, así como frente a contingencias y emergencias comprendidas en la Gestión del Riesgo de Desastres.

Este adoctrinamiento y capacidad de respuesta frente a desastres constituye un bien público estratégico que las escuelas privadas comerciales no brindan ni están facultadas para impartir en el mercado, por lo que la actividad estatal no sustituye a la iniciativa privada, sino que atiende un fin estrictamente público y de conveniencia nacional que el mercado libre no satisface justificando con solvencia técnica, jurídica y constitucional la optimización de la infraestructura formativa del Estado en beneficio directo del interés nacional..

2. Acreditación de la subsidiariedad por insuficiencia de la oferta privada en el mercado relevante.

Como lo acreditan las cifras oficiales de la DGAC, 570 pilotos peruanos debieron culminar su instrucción y certificar licencias en el exterior durante la última década (representando el 30% de la producción de pilotos comerciales locales), concentrándose el 85.26% en academias de EE. UU. y Argentina. La insuficiente disponibilidad de flota e infraestructura en el mercado interno confirma que la optimización de los activos del Estado en la Base Aérea Las Palmas, coadyuva a resolver una limitación estructural formativa sin generar desplazamiento comercial ni distorsión competitiva.

Ahora bien, tenemos inexistencia de oferta en 20 departamentos del país, pues los CIAC privados con fase de vuelo operan únicamente en Lima, Ica, Ucayali y Lambayeque; la facultad de la Fuerza Aérea del Perú para implementar sedes descentralizadas permite cubrir regiones donde la oferta privada es nula.

Por otro lado, existe diferenciación cualitativa vinculada a la reserva militar, ya que ningún CIAC privado está facultado para impartir doctrina operacional militar ni exige a sus egresados el compromiso legal de integrarse a la Reserva de Apoyo de la FAP.

3. Reglamentación a cargo de la FAP y preservación irrestricta de la autoridad del MTC y la DGAC

En armonía con el artículo 68 de la Ley N° 29248 —que faculta a cada Institución de las Fuerzas Armadas a organizar y reglamentar el servicio de su Reserva—, la Tercera Disposición Complementaria Final encarga la adecuación reglamentación al Ministerio de Defensa, estableciendo como garantía expresa que en todo lo referido a los

lineamientos y protocolos correspondientes, deberá realizarse en coordinación con los sectores involucrados, llámese lo relacionado con la instrucción civil, licencias y seguridad operacional acorde a lo señalado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, conforme a la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y las normas de Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP), RAP 61 y RAP 141, sin restar ni invadir en ningún extremo la autoridad rectora aeronáutica civil.

4. Protección laboral y articulación con el Sector Aeronáutico Privado

Dado que gran parte del personal aeronáutico reservista labora habitualmente en aerolíneas comerciales y empresas aéreas civiles, los principios rectores de la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar, se consagra la protección del empleo mediante el régimen de licencia con reserva de puesto de trabajo en favor de los pilotos y tripulantes convocados formalmente por la FAP para misiones de emergencia o reentrenamiento. Con ello se asegura el cumplimiento del deber legal como miembro de la Reserva Aérea de Personal Aeronáutico impidiendo que el cumplimiento del mandato constitucional de defensa derive en despidos intempestivos, sanciones disciplinarias o menoscabo de sus derechos adquiridos en el sector privado.

En contrapartida virtuosa, se dispone el otorgamiento de incentivos y reconocimientos en materia de responsabilidad social por parte del Poder Ejecutivo para aquellas compañías aéreas que colaboren facilitando la participación de su personal en las operaciones de la reserva nacional.

5. Fomento e inclusión estratégica

La propuesta autoriza expresamente la implementación de programas de becas formativas orientadas a jóvenes con vocación y aptitudes sobresalientes, financiadas mediante convenios con entidades o fondos estrictamente privados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, teniéndose como retribución compensatoria y principio de reciprocidad social, los beneficiarios quedarán obligados a prestar años adicionales de servicio en la Reserva Aérea de Personal Aeronáutico.

VI. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS, INVESTIGACIONES Y FUENTES UTILIZADAS

La presente proposición legislativa se sustenta en el análisis de la normativa nacional vigente, jurisprudencia, investigaciones y pronunciamientos académicos, proyectos precedentes, y derecho comparado, cumpliendo con consignar de manera detallada las fuentes oficiales de información, referencias bibliográficas y enlaces de consulta que sustentan el contenido de la presente, siendo estos los siguientes:

Leyes vigentes y proyectos anteriores:

- **Constitución Política del Perú:** Artículos 60, 163, 164, 165, 168 y 171.

Artículo 60: Autoriza al Estado a realizar actividad empresarial de manera subsidiaria por razón de alto interés público o manifiesta conveniencia nacional, mediante ley expresa.

Artículo 163: Determina que la Seguridad y Defensa Nacional es integral y permanente, obligando a toda persona natural y jurídica a participar en ella conforme a ley.

Artículo 164: Dispone que la ley regula los alcances y procedimientos de la movilización nacional para la defensa.

Artículo 165: Establece como finalidad primordial de las Fuerzas Armadas garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial, además de participar en Estados de Excepción (Art. 137).

Artículo 168: Asigna a las Fuerzas Armadas la organización y administración de sus reservas de acuerdo con las necesidades de la Defensa Nacional.

Artículo 171: Consagra la participación de las Fuerzas Armadas en el desarrollo socioeconómico del país y en la defensa civil (apoyo ante desastres naturales).

- **Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y Regulaciones Aeronáuticas del Perú:** Determinan la competencia exclusiva de la DGAC-MTC.
- **Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar:** Regula la estructura, deberes y empleo de las reservas de las FFAA.
- **Ley N° 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres – SINAGERD:** Establece la participación de las Fuerzas Armadas en apoyo de las autoridades competentes en preparación y respuesta ante desastres.
- **Ley N° 31061, Ley de Movilización para la Defensa Nacional y el Orden Interno:** Regula los procedimientos de movilización de recursos humanos y materiales.
- **Ley N° 30415, Ley que establece la Condición Militar de los Oficiales de Reserva de las Fuerzas Armadas:** Norma clave que reconoce la figura del Oficial de Reserva.
- **Ley N° 31488, Ley que modifica diversos artículos de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar:** Ley que en su artículo único modifica los artículos 61, numeral 14; 71; y 78, numeral 1; e incorporación del numeral 15 al artículo 61 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar.
- **Decreto Legislativo N° 1139, Ley de la Fuerza Aérea del Perú:** Cuyo artículo 20 numeral 1 dispone que el personal de la Reserva está constituido por aquel que requiere la Fuerza Aérea del Perú.
- **Decreto Supremo N° 07, del 24 de mayo de 1958:** Creación de la "Escuela de Aviación Civil Internacional (EDACI)".
- **Decreto Supremo N° 003-2013-DE,** Reglamento de la Ley Nº 29248, Ley del Servicio Militar.

- **Decreto Supremo N° 009-2017-DE:** Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30415, Ley que establece la Condición Militar de los Oficiales de Reserva de las Fuerzas Armadas. En su Única Disposición Complementaria Final, reconoce expresamente a la Escuela de Aviación Civil (EDACI) como el centro de entrenamiento e instrucción de los Oficiales de Reserva que cuenten con licencia DGAC.
- **Decreto Supremo N° 008-2023-DE:** Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1139, Ley de la Fuerza Aérea del Perú.
- **Decreto Supremo N° 018-2025-DE,** Decreto Supremo que modifica el Reglamento de la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2013-DE.
- **Resolución Suprema N° 706, del 03 de noviembre de 1944**: Resolución que incorpora al Margesí de Bienes del Cuerpo Aeronáutico del Perú las instalaciones de la Escuela Central de Aviación Civil.
- **Resolución Suprema N° 044-2024-DE**: Autorizan llamamiento ordinario de las reservas, con fines de instrucción y entrenamiento del personal de tropa licenciados de la Reserva Aérea Orgánica y de instrucción del personal de pilotos civiles egresados en la Escuela de Aviación Civil de la FAP de la Reserva Aérea de Apoyo de la Fuerza Aérea del Perú en el AF-2024.
- **Proyectos de Ley de periodos parlamentarios previos:**

  No se han encontrado proyectos anteriores que propongan la figura de la instrucción, capacitación y entrenamiento de pilotos y personal aeronáutico civil bajo un modelo de instrucción dual, integrándolos a la "Reserva Aérea de Personal Aeronáutico", mediante la modificación de Ley del Servicio Militar, para el resguardo de la Seguridad y, la Defensa Nacional, y el apoyo al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, por lo que presente iniciativa constituye una propuesta legislativa que busca solucionar un vacío normativo no abordado previamente por el Parlamento.

Derecho Comparado

La incorporación y adiestramiento de pilotos y personal aeronáutico civil en las fuerzas de reserva militar constituye un estándar consolidado en el derecho comparado, tales como:

DERECHO COMPARADO APLICADO	
PAÍS	**MARCO NORMATIVO Y APORTES A LA FÓRMULA LEGAL**
Estados Unidos	• **Civil Reserve Air Fleet (CRAF) / Defense Production Act de 1950**[4]*:*

[4] Enlace de consulta (Departamento de Transporte de EE.UU.):
https://www.transportation.gov/mission/administrations/intelligence-security-emergency-response

	Gestionado por el Comando de Transporte de EE. UU. (USTRANSCOM) y el Departamento de Transporte (DOT). Este ordenamiento estructura la Flota Aérea de Reserva Civil (CRAF por sus siglas en inglés), a través de un mecanismo donde el Estado no asimila militarmente a individuos, sino que integra las capacidades logísticas privadas de aerolíneas comerciales mediante acuerdos contractuales voluntarios e incentivos de mercados en tiempos de paz. Dicho modelo incorpora a las tripulaciones de aerolíneas comerciales privadas al Departamento de Defensa -bajo acuerdos cooperativos voluntarios-, activándolos para dotar de soporte logístico, puente aéreo y respuesta rápida ante emergencias nacionales o internacionales.
Chile	• **Ley Nº 18.948, Ley Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas[5].** El artículo 4 de la Ley en mención establece de forma explícita que las Fuerzas Armadas están integradas por personal de planta, personal contratado y personal de reserva llamado al servicio activo. • **Decreto Ley N° 2.306 sobre Reclutamiento y Movilización de las Fuerzas Armadas (Reglamento D.S. N° 244 de 1979[6]).** Faculta a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) a clasificar, instruir y entrenar a pilotos civiles egresados de clubes aéreos y centros de aviación dentro de la reserva aérea nacional, movilizándolos periódicamente para reentrenamiento y respuesta ante catástrofes. Estos operan periódicamente en reentrenamiento y es movilizado frente a emergencias médicas y desastres naturales, validando el beneficio público de la instrucción combinada.
Israel	• **Ley del Servicio de Defensa de 1986 (Defense Service Law, 5746-1986[7]):** La Fuerza Aérea Israelí (IAF) fundamenta su capacidad operativa en la integración obligatoria de pilotos civiles a su reserva, contando con el sistema de reserva táctica conocido como "Miluim". Bajo esa figura, la gran mayoría de estos reservistas laboran a tiempo completo en aerolíneas comerciales civiles; sin embargo, acuden mensualmente a las bases aéreas estatales para cumplir con su instrucción militar, manteniendo un estándar dual indispensable para la defensa nacional.

[5] Ley Chile - Ley 18948 - Biblioteca del Congreso Nacional
Ley N° 18.948 Ley Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas - vLex Chile

[6] Ley Chile - Decreto 244 03-MAY-1979 MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, SUBSECRETARÍA DE GUERRA - Biblioteca del Congreso Nacional

[7] Legal Tools Database | [Israel] Defence Service Law -Consolidated Version 5746-1986

Suiza	• **Ley Federal sobre el Ejército y la Administración Militar (Militärgesetz MG, SR 510.10[8])** El Estado suizo sostiene su defensa mediante el "Principio de Milicia", bajo dicho respaldo legal, la Fuerza Aérea de Suiza instruye e incorpora a pilotos civiles comerciales, quienes asumen el compromiso obligatorio de servir periódicamente como pilotos de combate o transporte en la Fuerza Aérea Suiza de forma intermitente para el Estado frente contingencias o amenazas, articulando su trabajo en el mercado civil con la doctrina militar.

De la revisión realizada a las normativas de Estados Unidos, Chile, Israel y Suiza, es preciso indicar que estas legislaciones respaldan de manera unánime la validez de la instrucción militar estatal especializada para ciudadanos civiles y su consecuente articulación activa en la Reserva Aérea, permitiéndoles laborar en el mercado comercial privado sin perder su estatus de defensa.

En ese sentido, el derecho comparado demuestra que la Instrucción Dual y la conformación de una Reserva Aérea de Personal Aeronáutico integrada por civiles con adoctrinamiento militar, no constituye un acto de competencia desleal frente a las academias privadas, sino que representa una prerrogativa legítima del Estado, orientada a suplir el déficit de infraestructura formativa y dotar al país de un soporte logístico indispensable ante amenazas a la soberanía y emergencias nacionales.

Normatividad internacional:

La proposición legislativa da estricto cumplimiento y se enmarca en los compromisos, doctrinas y estándares internacionales en materia de aeronáutica, defensa civil y asistencia humanitaria suscritos por el Estado peruano:

- **Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944 - OACI):**

  La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su Anexo 12 (Búsqueda y Salvamento - SAR), establece la obligación de los Estados miembros de proveer servicios de búsqueda y rescate, disponiendo explícitamente la cooperación, coordinación y el uso conjunto de recursos civiles y militares para salvaguardar vidas.

  La Instrucción Dual de la presente propuesta normativa garantiza que los pilotos de la reserva cuenten con licencias bajo estándares OACI en el ámbito civil, sumado al

[8] RS 510.10 - Loi fédérale du 3 février 1995 sur l'armée et l'administration militaire (Loi sur l'armée, LAAM) | Fedlex

adoctrinamiento militar en tácticas de salvamento, dando cumplimiento técnico a este mandato global.

Fuente de consulta: Portal Oficial de la OACI

Sitio web de consulta: International Civil Aviation Organization

- **Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA):**

  El Perú es miembro activo de esta organización internacional, cuyo Manual de Operaciones combinadas exige a las Fuerzas Aéreas de la región mantener una alta capacidad de "Movilidad Aérea" y logística para ayuda humanitaria conjunta, ello mediante la cooperación y la integración de capacidades logísticas y operativas de las Fuerzas Aéreas del continente frente a desastres.

  Bajo esa línea, la creación legal de una Reserva Aérea conformada por personal civil adoctrinado incrementa directamente la capacidad de "Movilidad Aérea" del Estado Peruano, ampliando su disponibilidad de tripulación certificada para responder a estos compromisos hemisféricos del SICOFAA.

  Fuente de consulta: Portal Institucional SICOFAA.

  Sitio web de consulta: SICOFAA

- **Directrices de Oslo de las Naciones Unidas (ONU - OCHA):**

  Referidas a las "Directrices sobre el Uso de Recursos Militares y de Defensa Civil en el Socorro en Casos de Desastre" (MCDA, por sus siglas en inglés). La Organización de Naciones Unidad (ONU) imparte como doctrina internacional que los Estados deben prever mecanismos legales para preparar, organizar y movilizar sus activos militares y civiles de manera conjunta, ello con el fin de atender operaciones de asistencia humanitaria y puente aéreo ante desastres como forma complementaria para la gestión de crisis.

  En ese sentido, autorizar a la Fuerza Aérea del Perú a conformar una reserva con pilotos civiles asegura que el país cuente con el recurso humano especializado que la ONU exige para sostener operaciones de asistencia humanitaria y evacuación en apoyo a las autoridades competentes del Sistema Nacional de Gestión de Riesgo de Desastres (SINAGERD), ello conforme a los requerimientos operativos e institucionales, cuando las capacidades regulares se vean rebasadas

  Fuente de consulta: Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de la ONU (OCHA)

Sitio web de consulta: Oslo Guidelines: Guidelines on The Use of Foreign Military and Civil Defence Assets In Disaster Relief - Revision 1.1 November 2007 [EN/ZH] | OCHA

Investigaciones, Documentos e información de Análisis:

- **Resolución de Llamamiento de Reservas**

  (Resolución Suprema N° 044-2024-DE)

  Documento: Diario Oficial El Peruano, 13 de Julio 2024

  El Estado Peruano, mediante disposición oficial, autorizó el llamamiento ordinario de reservas donde se incluye textualmente y se reconoce la existencia doctrinaria del "personal de pilotos civiles egresados en la Escuela de Aviación Civil de la FAP de la Reserva Aérea de Apoyo de la Fuerza Aérea del Perú".

  La existencia de esta resolución demuestra que el Estado ya emplea operativamente a estos pilotos civiles dentro de la Reserva de Apoyo, haciendo indispensable proteger la instrucción y consolidar con rango de ley su marco normativo mediante la modificación de la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar.

  Sitio web de consulta:

  https://busquedas.elperuano.pe/api/archivo/file/8ynPsuTjKl4B5W_udEcDhQ/*/2305019-1.PDF

- **Actividad empresarial del Estado, competencia desleal y Servicios Públicos"**

  Documento: Artículo académico y de análisis jurídico del Círculo de Derecho Administrativo (CDA).

  Cita bibliográfica: Quiñones Alayza, María. Actividad empresarial del Estado, competencia desleal y Servicios Públicos. Círculo de Derecho Administrativo (RDA 12 - Regulación de Servicios Públicos e Infraestructuras), pp. 65-73.

  El documento explica el criterio sentado por el Tribunal del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) en casos emblemáticos -como Universidad del Altiplano y Clínica Santa Teresa-, los cuales establecen que sobre las prestaciones asistenciales destinadas a cumplir un mandato o compromiso social de la Constitución no sea viable aplicar el mandato de subsidiariedad previsto en el artículo 60° de la Constitución, pues al tratarse de una obligación ineludible del Estado (como garantizar la salud, la seguridad o responder a emergencias), el Estado no tiene la opción de dejar de brindar el servicio bajo la justificación de existencia de oferta privada.

Asimismo, se resalta que estas actividades esenciales del Estado Social de Derecho no persiguen un fin de lucro ni se rigen por criterios o señales del mercado, sino por principios de universalidad, equidad y asequibilidad.

Por otro lado, la investigación resalta un criterio jurisprudencial clave del INDECOPI, no califica como actividad empresarial aquella actuación del Estado que suponga el ejercicio de prerrogativas soberanas o de ius imperium, citando como ejemplo específico la administración de los sistemas de defensa nacional. Este argumento doctrinal blinda y justifica el modelo de Instrucción Dual propuesto en la presente ley, pues al integrar la disciplina castrense y la Doctrina Operacional de Transporte, la labor formativa de la FAP deja de ser un servicio educativo estrictamente comercial y se consolida como una función soberana de preparación para la Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres, eliminando jurídicamente cualquier posible vulneración a la libre competencia frente a las escuelas privadas.

Sitio web de consulta:

https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13490/14117

- **Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)**

  Documento: Resolución N° 0278-2017/SDC-INDECOPI del 11 de agosto de 2017, emitida por la Sala Especializada en Defensa de la Competencia.

  Denunciados: Ministerio de Defensa y Fuerza Aérea del Perú.

  Materia: Actos de competencia desleal en la modalidad de violación de normas (Infracción al artículo 60° de la Constitución Política del Perú respecto al principio de subsidiariedad de la actividad empresarial del Estado).

  La necesidad de modificar el marco normativo actual necesita regularizar la instrucción de la Reserva Aérea de Personal Aeronáutico para superar las limitaciones impuestas por la jurisprudencia administrativa, pues mediante la Resolución Nº 0278-2017/SDC-INDECOPI, la Sala Especializada en Defensa de la Competencia, confirmada en sede judicial, sancionó a la Fuerza Aérea del Perú por ofrecer el servicio de formación de pilotos civiles a través de la Escuela de Aviación Civil (EDACI), al determinar que dicha oferta comercial configuraba una actividad empresarial indirecta que infringía el principio de subsidiariedad económica del artículo 60º de la Constitución.

  Por tanto, la presente iniciativa legislativa no busca reactivar un canal de competencia comercial con los centros de instrucción privados -supuesto proscrito por el INDECOPI-, sino establecer por ley expresa la autorización a la Fuerza Aérea del Perú para la instrucción, capacitación y entrenamiento de pilotos y personal

aeronáutico civil bajo un modelo de instrucción dual, integrándolos a la "Reserva Aérea de Personal Aeronáutico", mediante la modificación de la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar; garantizando así que la instrucción dictada a pilotos civiles responda estrictamente a un cometido estatal ineludible de naturaleza asistencial y de emergencia nacional, conforme a los criterios de servicios públicos sociales delineados por la doctrina, a través de:

- ✓ La formación aeronáutica inicial desde cero de personal aeronáutico bajo el modelo de instrucción dual, a la cual se dota por primera vez de habilitación expresa por ley del Congreso conforme al artículo 60 de la Constitución, sustentada en el déficit estructural de la oferta privada nacional y sujeta a reglas estrictas de contabilidad de costos separada y neutralidad competitiva.

- ✓ La capacitación militar complementaria para la incorporación voluntaria de personal aeronáutico debidamente habilitado con licencia DGAC, lo cual constituye ejercicio directo de la función pública de defensa nacional conforme al artículo 168 de la Constitución y no actividad empresarial.

Sitio web de consulta:

https://lpderecho.pe/indecopi-multa-fap-brindar-servicio-formacion-pilotos/

https://vlex.com.pe/vid/resolucion-n-278-2017-1042028252

Fuentes Periodísticas

- **Diario Gestión (27 de febrero de 2018) - "INDECOPI sanciona a la FAP y al Ministerio de Defensa por ofrecer el servicio de formación de piloto".**

  El reporte periodístico del diario financiero Gestión evidenció la imposición de una multa impuesta por el INDECOPI contra la Fuerza Aérea del Perú (FAP), detallando cómo el ente regulador consideró que el servicio de formación de pilotos civiles, brindado a través de la Escuela de Aviación Civil (EDACI), vulneraba el principio de subsidiariedad económica del Estado.

  Esta noticia es de suma relevancia para la presente iniciativa, ya que visibiliza en los medios económicos el sustento jurídico de tratar a la instrucción militar de reserva como una actividad comercial de libre competencia, demostrando la urgencia de contar con la presente Ley que otorgue autorización expresa y blinde esta actividad estratégica estatal que permita garantizar la soberanía, independencia e integridad territorial del Perú, asegurando la disponibilidad permanente de personal aeronáutico adoctrinado; y a su vez, permita contar con capacidad de respuesta inmediata del Estado frente a emergencias.

Sitio web de consulta:

https://gestion.pe/economia/indecopi-sanciona-fap-ministerio-defensa-ofrecer-servicio-formacion-pilotos-228190-noticia/

- **Diario La Patria (27 de febrero de 2018) - "INDECOPI sanciona a entidades estatales por realizar actividad empresarial".**

  Este medio periodístico resaltó el accionar sancionador del INDECOPI frente a entidades estatales por presuntamente realizar "actividad empresarial no autorizada". El desarrollo de la noticia expone el vacío normativo al que se enfrentaba la Fuerza Aérea del Perú al carecer de una ley expresa del Congreso que habilitara su labor formativa, pues, -conforme lo exige el artículo 60 de la Constitución-, su infraestructura, parque aéreo y capacidad doctrinaria quedaron paralizadas e inhabilitadas para instruir ciudadanos.

  Es así que, el problema público planteado en el presente Proyecto de Ley, respaldando que, sin la promulgación de una norma con rango de ley que reconozca el "Alto Interés Público", el Estado peruano seguirá desperdiciando sus recursos estratégicos sin contar con una ley expresa que los autorice a instruir, capacitar y entrenar pilotos y personal aeronáutico civil bajo un modelo de instrucción dual. Sin embargo, con la presente fórmula legal, se les integra a la "Reserva Aérea de Personal Aeronáutico", mediante la modificación de la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar; dotando así al Estado de capacidades operativas y logísticas inmediatas para el resguardo de la Seguridad y, la Defensa Nacional; y el apoyo al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres

  Sitio web de consulta:

  https://lapatria.pe/indecopi-sanciona-entidades-estatales-realizar-actividad-empresarial/

- **Diario La República (4 de marzo de 2023) - "Déficit de pilotos en Perú alcanza por lo menos 20%".**

  Reporte periodístico, sustentado en cifras del Sindicato de Pilotos de Latam (SIPLAP) y escuelas de aviación nacionales, evidenció que el mercado aeronáutico peruano atraviesa una crisis de escasez de profesionales, estimando el déficit local de pilotos comerciales en al menos un 20%.

  De acuerdo con el reporte, tan solo en dicha aerolínea faltaban más de un centenar de pilotos para cubrir las operaciones. Asimismo, el informe expone un fenómeno de fuga de talentos constante, advirtiendo que los jóvenes aspirantes se ven obligados a migrar a academias en el extranjero (principalmente a Estados Unidos) para ganar experiencia de vuelo ante la insuficiencia de la oferta formativa y de infraestructura interna.

Sitio web de consulta:

Aeronáutica | Déficit de pilotos en Perú alcanza por lo menos 20% | Coronavirus en Perú | Pandemia | COVID-19 | Sociedad | La República

VII. SECTORES COMPRENDIDOS

Los sectores del Estado comprendidos en la aplicación de la norma son:

- Ministerio de Defensa
- Fuerza Aérea del Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI)
- Entidades integrantes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD).

VIII. NORMAS QUE SE MODIFICAN O DEROGAN

La presente proposición legislativa modifica expresamente el artículo 67 e incorpora los artículos 67-A y 67-B a la Ley N° 29248, Ley del Servicio Militar:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Ley N° 29248, artículo 67.- De la conformación de la Reserva La Reserva está conformada por: a) Los licenciados del Servicio Militar Activo. b) Los ex cadetes y ex alumnos de las Escuelas de Formación de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú, siempre que hayan cursado por lo menos un (1) año académico. c) Los egresados de los colegios militares. d) Los seleccionados que no hayan servido en el Activo. e) Los no seleccionados.	**Ley N° 29248, artículo 67.- De la conformación de la Reserva** La Reserva está conformada por: [...] ***g) El personal aeronáutico capacitado por la Fuerza Aérea del Perú, bajo la modalidad de instrucción dual o capacitación militar complementaria, que integra la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico dentro de la Reserva de Apoyo*** ***h) Otros que señale el reglamento.»*** ***«Artículo 67-A.- Reserva Aérea del Personal Aeronáutico*** ***La Reserva Aérea del Personal Aeronáutico es una especialidad técnica de la Reserva de Apoyo regulada en el literal b) del artículo 68 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar. Está conformada por:*** ***a) El personal civil formado desde su inicio por la Fuerza Aérea del Perú bajo el modelo de instrucción dual civil-militar.*** ***b) El personal civil con licencias aeronáuticas vigentes, emitidas por la autoridad aeronáutica civil competente, que***

f) Los ex alumnos de la Escuela Nacional de la Marina Mercante. g) Otros que señale el reglamento.	***apruebe la capacitación militar complementaria de la Fuerza Aérea del Perú.»*** ***«Artículo 67-B.- Régimen de incorporación, permanencia y desvinculación*** ***La incorporación a la Reserva Aérea del Personal Aeronáutico se sujeta a las siguientes disposiciones:*** ***a) Permanencia: Los integrantes se mantienen en la Reserva de Apoyo condicionados al cumplimiento y vigencia de sus licencias y habilitaciones, conforme a la normativa aeronáutica civil correspondiente y dentro del ámbito de aplicación establecido en el artículo 4 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar.*** ***b) Deberes: Cumplir con los entrenamientos periódicos establecidos en el reglamento y concurrir a los llamamientos para instrucción o movilización militar, con sujeción a la normatividad vigente.*** ***c) Desvinculación: Procede por el vencimiento del plazo máximo, alcanzar el límite de edad, pérdida de aptitud psicofísica, cancelación definitiva de la licencia aeronáutica civil, condena por delito doloso o solicitud voluntaria por causa justificada.*** ***d) Protección laboral: El personal convocado goza de los derechos y beneficios aplicables a los reservistas de las Fuerzas Armadas, conforme a lo establecido en el artículo 75 de la Ley 29248, Ley del Servicio Militar.»***

IX. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Actores afectados:

El Estado peruano y el Sistema de Defensa Nacional, la población atendida por el SINAGERD en zonas de emergencia, la Fuerza Aérea del Perú, los jóvenes aspirantes a personal aeronáutico que podrán formarse desde cero en el país sin emigrar al extranjero, el personal aeronáutico debidamente habilitado que se integra voluntariamente a la Reserva de Apoyo y el sector aerocomercial.

Impacto económico y presupuestal:

En cumplimiento con el artículo 79 de la Constitución, la presente iniciativa legislativa no crea, no incrementa gasto público, ni demanda recursos adicionales al Tesoro Público. La medida se implementa de manera progresiva con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Defensa y fundamentalmente a través de los recursos autogenerados por la propia FAP.

Beneficio social no monetario:

El beneficio estatal constituye un multiplicador de fuerzas de altísima eficiencia para el Estado, pues se genera un beneficio directo al proveer una respuesta coordinada, adoctrinada y eficiente frente a emergencias y desastres, salvaguardando la vida de la población.

Adicionalmente, se fortalece la soberanía nacional al brindar herramientas constitucionales al Estado; y, se amplían las oportunidades de instrucción aeronáutica en el país, reduciendo la necesidad de trasladarse al extranjero para poder formarse.

X. IMPACTO AMBIENTAL

La presente proposición legislativa no genera impactos ambientales directos, por corresponder estrictamente a materias normativas y organizacionales de seguridad, defensa y educación técnica.