CÁMARA DE DIPUTADOS
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
PROYECTO DE LEY N°
00037-2026-2031-CD
RU 4009-CD
14 AGOSTO 2026 02:31 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

PROPOSICIÓN LEGISLATIVA QUE PROMUEVE EL TURISMO SEGURO Y FORTALECE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA VIGILANCIA CONTINUA DEL TRANSPORTE AÉREO TURÍSTICO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL NO REGULAR

Los Diputados de la República que suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario RENOVACIÓN POPULAR, a iniciativa de la diputada de la República **MADY VERÓNICA YONZ NÚÑEZ**, en ejercicio del derecho de iniciativa en la formación de leyes reconocido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 103, 104, 106 y 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, ponen a consideración de la Cámara la siguiente proposición de ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE PROMUEVE EL TURISMO SEGURO Y FORTALECE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA VIGILANCIA CONTINUA DEL TRANSPORTE AÉREO TURÍSTICO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL NO REGULAR

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto incorporar en la Ley N.° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, un marco mínimo de vigilancia continua basada en riesgos aplicable a los explotadores de servicios de transporte aéreo turístico y de observación, así como a las operaciones de aviación comercial no regular que determine la Dirección General de Aeronáutica Civil conforme a criterios técnicos de seguridad operacional, orientado a reforzar la protección de la vida e integridad de pasajeros, tripulantes y demás personas vinculadas a dichas operaciones.

Artículo 2. Finalidad de la Ley

La presente ley tiene por finalidad promover un turismo seguro y fortalecer la seguridad operacional del transporte aéreo turístico y de la aviación comercial no regular, mediante una actuación preventiva, permanente y proporcional al nivel de riesgo de cada explotador y de sus operaciones, orientada a prevenir accidentes e incidentes de aviación, proteger la vida e integridad de los pasajeros, tripulantes y demás personas vinculadas a dichas actividades, y contribuir a la prestación segura, confiable y sostenible de los servicios turísticos que emplean el transporte aéreo.

Artículo 3. Incorporación de los artículos 167-B, 167-C y 167-D a la Ley N.°27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú

Se incorporan los artículos 167-B, 167-C y 167-D al Título XVIII, Otras Actividades Aeronáuticas, de la Ley N.°27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, en los siguientes términos:

"Artículo 167-B.- Vigilancia continua basada en riesgos

La Dirección General de Aeronáutica Civil implementa y mantiene un régimen de vigilancia continua basado en riesgos respecto de los explotadores de servicios de transporte aéreo turístico y de observación, así como de las operaciones de aviación comercial no regular que determine conforme a criterios técnicos de seguridad operacional.

La vigilancia continua tiene carácter preventivo y permanente, y su intensidad, alcance, modalidad y frecuencia se determinan de acuerdo con el perfil de riesgo operacional de cada explotador y de las operaciones que desarrolla.

Para la determinación del perfil de riesgo, la Dirección General de Aeronáutica Civil considera, entre otros criterios:

a) La naturaleza, complejidad y características de las operaciones.

b) Las características, utilización y condiciones de aeronavegabilidad de la flota.

c) Los resultados de auditorías, inspecciones y demás acciones de vigilancia realizadas previamente.

d) Los accidentes, incidentes, sucesos operacionales y demás información de seguridad que resulte legalmente utilizable para fines de vigilancia.

e) Otros indicadores de seguridad operacional establecidos mediante las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y los instrumentos técnicos aprobados por la autoridad aeronáutica.

"Artículo 167-C.- Componentes mínimos de la vigilancia continua

La vigilancia continua comprende, de acuerdo con el nivel de riesgo identificado y sin perjuicio de otras acciones previstas en la normativa aeronáutica, los siguientes componentes:

a) La verificación del mantenimiento de las condiciones que sustentaron la certificación y autorización del explotador.

b) La supervisión de las condiciones de aeronavegabilidad continuada de las aeronaves y del cumplimiento de los programas y procedimientos de mantenimiento aplicables.

c) La verificación del cumplimiento de los requisitos aplicables al personal aeronáutico, incluyendo licencias, habilitaciones, certificaciones médicas, entrenamiento y competencia.

d) La realización de auditorías e inspecciones técnicas y operacionales, programadas o inopinadas.

e) La evaluación del funcionamiento y desempeño del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, cuando resulte exigible.

La metodología, frecuencia, intensidad y procedimientos aplicables a estas acciones son determinados por la Dirección General de Aeronáutica Civil de acuerdo con el perfil de riesgo operacional, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y sus instrumentos técnicos de vigilancia.

Artículo 167-D.- Coordinación interinstitucional

La Dirección General de Aeronáutica Civil coordina con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.), el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Gobiernos Regionales y Locales y las demás entidades competentes la implementación de mecanismos de intercambio de información y acciones preventivas destinadas a fortalecer la seguridad operacional del transporte aéreo turístico y de la aviación comercial no regular."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo adecúa el Reglamento de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, a lo dispuesto por la presente ley, dentro de los noventa días calendario siguientes a su entrada en vigor. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en el ámbito de sus competencias, adecúa las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, manuales e instrumentos de vigilancia que resulten pertinentes.

SEGUNDA. Implementación mediante instrumentos existentes

La implementación de la presente ley se realiza a través de los instrumentos de programación, supervisión, inspección y vigilancia ya existentes en la Dirección General de Aeronáutica Civil, sin crear una nueva entidad, órgano, registro o sistema administrativo.

TERCERA. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, conforme a la normativa presupuestal vigente.

Lima, 13 de agosto de 2026.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BRAVO QUISPE Aldo Antonio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2026 18:40:13-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: YONZ NUÑEZ Mady Veronica FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2026 10:28:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SEGURA FIGUEROA Gustavo Alexander FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2026 15:18:59-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: DE PAZ LANCHO Leo Miguel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2026 15:44:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2026 10:38:51-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ROCHA GALLEGOS Roxana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/08/2026 10:39:04-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PÚBLICO

1.1. Contexto y problema regulatorio

El transporte aéreo turístico y las operaciones comerciales no regulares cumplen una función relevante para la conectividad y el turismo, particularmente en destinos cuyo acceso o apreciación depende de operaciones aéreas especializadas. Por la propia naturaleza de la actividad, la seguridad operacional requiere que las condiciones que sustentaron la certificación y autorización de un explotador se mantengan durante todo el ciclo de sus operaciones y no únicamente al momento de su habilitación inicial.

El transporte aéreo constituye una actividad estratégica para el desarrollo económico, la integración territorial y el fortalecimiento del turismo nacional. En el Perú, la aviación comercial no regular y el transporte aéreo turístico cumplen un papel fundamental al facilitar el acceso a destinos de difícil conectividad terrestre, permitiendo el desplazamiento seguro y oportuno de miles de turistas nacionales y extranjeros hacia zonas de alto valor histórico, arqueológico, cultural y natural, como las Líneas y Geoglifos de Nazca, la Amazonía peruana, el Valle Sagrado de los Incas, las Líneas de Palpa, el Cañón del Colca y otros destinos turísticos de relevancia internacional.

El problema público identificado no deriva de la inexistencia de competencias de fiscalización aeronáutica, pues la Ley 27261 y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú reconocen atribuciones y procedimientos de supervisión a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La brecha regulatoria se encuentra, más bien, en la ausencia de un mandato legal específico que consolide, respecto del transporte aéreo turístico y de observación y de aquellas operaciones comerciales no regulares que presenten perfiles de riesgo relevantes, un régimen permanente de vigilancia continúa basado en riesgos.

La propuesta busca que la intensidad, alcance, modalidad y frecuencia de la vigilancia no respondan exclusivamente a intervalos uniformes previamente establecidos, sino a una evaluación técnica del perfil de riesgo operacional de cada explotador. De esta manera, la autoridad puede concentrar mayores esfuerzos de supervisión en aquellas operaciones que presenten mayor exposición al riesgo, manteniendo capacidad de respuesta frente a cambios en las condiciones técnicas, operacionales u organizacionales.

La Ley 27261 reconoce a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) amplias facultades de supervisión e inspección de las actividades aeronáuticas civiles y, en su Título XVIII, contempla la autorización, regulación y supervisión de otras actividades aeronáuticas. Asimismo, la regulación técnica vigente desarrolla requisitos específicos de operación y vigilancia. En particular, la RAP 131 regula a los explotadores de servicio de transporte aéreo turístico y de observación y la RAP 135 regula operaciones nacionales e internacionales, regulares y no regulares.

El problema que aborda la propuesta no consiste, por tanto, en la inexistencia de fiscalización aeronáutica. El vacío que se pretende atender es la ausencia, en la Ley 27261, de un mandato legal específico que consolide para estos segmentos un esquema permanente de vigilancia continúa basado en riesgos, con componentes mínimos de control y seguimiento, dejando a la autoridad aeronáutica la determinación técnica de la intensidad, frecuencia y metodología de las acciones de vigilancia.

1.2. Precisiones terminológicas para la comprensión de la propuesta

Para facilitar la comprensión de la presente proposición, y sin sustituir ni alterar las definiciones contenidas en la Ley 27261, su Reglamento y las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) aplicables, se emplean las siguientes precisiones terminológicas:

TÉRMINO	EXPLICACIÓN PARA LA COMPRENSIÓN DE LA PROPUESTA
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Es el órgano competente en materia de aeronáutica civil que ejerce funciones de regulación, vigilancia, fiscalización y sanción, orientadas a mantener niveles aceptables de seguridad operacional.
Aviación comercial no regular	Servicio de transporte aéreo que se realiza sin sujeción a frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, conforme al artículo 80.3 de la Ley 27261. La expresión "no regular" no significa informal, ilegal o no autorizado; describe la forma en que se programa el servicio.
Transporte aéreo turístico y de observación	Operaciones especializadas vinculadas a fines turísticos y de observación, sujetas a la regulación aeronáutica aplicable, especialmente a la RAP 131.
Vigilancia continua basada en riesgos	Modelo permanente de supervisión mediante el cual la autoridad aeronáutica determina la intensidad, alcance, modalidad y frecuencia de sus acciones de vigilancia de acuerdo con el perfil de riesgo operacional y el desempeño de cada explotador. Este modelo permite concentrar los recursos de fiscalización en aquellas operaciones, organizaciones o actividades que presentan mayor exposición al riesgo, sin excluir acciones ordinarias de supervisión sobre los demás operadores.
SMS	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (Safety Management System). Es un enfoque sistemático para identificar peligros, evaluar y mitigar riesgos, hacer seguimiento a medidas correctivas y mejorar de manera continua la seguridad de las operaciones.
RAP	Regulaciones Aeronáuticas del Perú. Son las normas técnicas que desarrollan requisitos y procedimientos especializados aplicables a las distintas actividades de aeronáutica civil.
Explotador aéreo	Persona natural o jurídica autorizada o certificada por la autoridad aeronáutica para realizar una determinada operación o prestar un servicio aeronáutico, y responsable del cumplimiento de las condiciones de seguridad aplicables.

Estas precisiones tienen finalidad explicativa. Las categorías y requisitos técnicos mantienen el significado y alcance establecidos en la Ley 27261, su Reglamento y las RAP vigentes.

1.3. Evidencia y necesidad de intervención

La seguridad operacional es un proceso dinámico. Las condiciones de aeronavegabilidad, el mantenimiento, la aptitud y entrenamiento del personal, la gestión de riesgos, el desempeño del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y el cumplimiento de medidas correctivas varían durante la operación y requieren verificación continua.

Los accidentes e incidentes ocurridos en operaciones de transporte aéreo turístico, incluidos los recientes hechos registrados en la provincia de Nazca en agosto de 2026, refuerzan la necesidad de revisar permanentemente la suficiencia de los mecanismos preventivos. La presente iniciativa no atribuye causas ni responsabilidades a hechos que se encuentren bajo investigación técnica; su finalidad es estrictamente preventiva y normativa.

La Organización de Aviación Civil Internacional, a través del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de sus instrumentos de gestión de la seguridad operacional, promueve sistemas de vigilancia estatal orientados a identificar peligros, gestionar riesgos y verificar de manera permanente que los proveedores de servicios mantengan niveles aceptables de seguridad. Este enfoque es compatible con la regulación peruana y con la necesidad de fortalecer su respaldo legal.

1.4. Objetivo general

Fortalecer la seguridad operacional del transporte aéreo turístico y de la aviación comercial no regular mediante la incorporación, en la Ley 27261, de un marco de vigilancia continua basado en riesgos que establezca componentes mínimos de supervisión y seguimiento sin sustituir la regulación técnica de la DGAC.

1.5. Objetivos específicos

- Consolidar en una norma con rango de ley el deber de vigilancia continua basada en riesgos respecto de los segmentos comprendidos en la propuesta.
- Establecer como componentes mínimos la auditoría e inspección operacional, la verificación de aeronavegabilidad y mantenimiento, el control de requisitos del personal aeronáutico, la evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional y el seguimiento de hallazgos.
- Preservar la capacidad técnica de la DGAC para determinar la frecuencia e intensidad de la vigilancia según el perfil de riesgo de cada explotador.
- Fortalecer el seguimiento de las medidas correctivas y la adopción de medidas preventivas proporcionales al riesgo identificado.
- Precisar la coordinación interinstitucional con fines preventivos, respetando la independencia y reserva de la investigación técnica de accidentes e incidentes.

II. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

2.1. Necesidad de elevar a rango legal un estándar mínimo de vigilancia

El artículo 11 de la Ley 27261 confiere a la DGAC facultades amplias para supervisar e inspeccionar las actividades aeronáuticas civiles y adoptar medidas orientadas a garantizar la seguridad de las operaciones. A su vez, los artículos 166 y 167 incorporan reglas de supervisión, control y vigilancia en el ámbito de otras actividades aeronáuticas. Estas disposiciones constituyen la base del sistema existente y no son desplazadas por la propuesta.

La iniciativa complementa ese marco general mediante una regla especial para el transporte aéreo turístico y la aviación comercial no regular. La incorporación de los artículos 167-B, 167-C y 167-D permite que la ley identifique los componentes esenciales de la vigilancia continua y, simultáneamente, reserve a la normativa técnica la programación concreta de auditorías, inspecciones y verificaciones.

En ese contexto, la fiscalización continua constituye actualmente uno de los principios fundamentales promovidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual recomienda que las autoridades aeronáuticas implementen sistemas de vigilancia permanente basados en la gestión de riesgos, priorizando aquellas operaciones que presentan mayor exposición al riesgo operacional.[1]

La presente iniciativa legislativa responde precisamente a dicha necesidad, fortaleciendo las competencias de supervisión de la Dirección General de Aeronáutica Civil mediante la incorporación expresa de obligaciones mínimas de fiscalización continua dentro de la Ley Nº 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

2.2. Enfoque de regulación basada en riesgos

La propuesta utiliza como criterio central la gestión del riesgo. No todos los operadores presentan el mismo nivel de exposición, volumen de operaciones, características de flota, historial de hallazgos o madurez de sus sistemas de gestión. Por ello, la vigilancia no debe depender exclusivamente de intervalos uniformes, sino de una evaluación técnica que permita concentrar recursos de supervisión donde el riesgo sea mayor.

Este diseño mejora la proporcionalidad de la intervención estatal; establece un piso mínimo de actividades que la autoridad debe considerar, pero evita convertir la ley en un manual de inspección o en un cronograma rígido que pueda quedar rápidamente desactualizado por la evolución técnica de la aviación.

[1] *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Safety Management Manual (SMM), Doc. 9859, 4.ª ed., Montreal, 2018; documento de orientación para la implementación de los Programas Estatales de Seguridad Operacional (SSP) y los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), de conformidad con el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.*

2.3. Prevención y seguimiento

La eficacia de una inspección no se agota con la identificación del hallazgo. Resulta indispensable verificar que las medidas correctivas sean implementadas y que el riesgo residual sea aceptable. Por ello, el artículo 167-C incluye expresamente el seguimiento documentado de hallazgos y medidas correctivas o preventivas, mientras que el artículo 167-D vincula la respuesta de la autoridad con el nivel de riesgo identificado.

En caso de accidentes o incidentes graves, la iniciativa habilita acciones extraordinarias de vigilancia sobre el explotador involucrado sin atribuirle responsabilidad ni interferir con la investigación técnica. Esta precisión es indispensable para separar la función preventiva y supervisora de la DGAC de la función investigadora de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y NORMATIVOS

3.1. Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú

La Ley 27261 constituye la norma central de la aeronáutica civil peruana. Su artículo 11 reconoce a la Dirección General de Aeronáutica Civil facultades para supervisar e inspeccionar las actividades aeronáuticas civiles y adoptar medidas destinadas a garantizar la seguridad operacional. El Título XVIII regula otras actividades aeronáuticas y actualmente comprende, entre otros, los artículos 165, 166, 167 y 167-A[2].

El artículo 167 dispone que la DGAC autoriza, reglamenta y supervisa distintas actividades aeronáuticas. La propuesta se inserta sistemáticamente después del artículo 167-A, mediante los nuevos artículos 167-B, 167-C y 167-D, sin alterar la estructura de competencias existente.

3.2. Ley 32407

La Ley 32407, publicada en julio de 2025, modificó el artículo 167 de la Ley 27261 e incorporó el artículo 167-A, además de crear medidas vinculadas a la regulación, modernización, reestructuración, seguridad y vigilancia del sistema aeroportuario nacional. Dicha norma se concentra principalmente en condiciones mínimas de regulación y en medidas relativas al sistema aeroportuario y CORPAC S.A.

La presente proposición no reproduce el objeto de la Ley 32407. Su ámbito es distinto y más específico: establece un marco de vigilancia continua basada en riesgos sobre los explotadores de transporte aéreo turístico y de aviación comercial no regular y sobre el mantenimiento permanente de las condiciones de seguridad de sus operaciones.

[2] *Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, especialmente artículos 8 a 13, relativos a la autoridad aeronáutica civil y a las atribuciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.* El MTC mantiene publicada la versión vigente de la Ley y su Reglamento.

3.3. Ley 32325

La Ley 32325 modificó los artículos 101 y 125 de la Ley 27261 para fortalecer derechos de los usuarios del transporte aéreo de pasajeros. Si bien su objeto es diferente al de la presente propuesta, constituye un antecedente reciente de actualización de la Ley de Aeronáutica Civil y evidencia la necesidad de mantener dicho cuerpo normativo alineado con nuevas exigencias de protección y seguridad de los usuarios.

3.4. Regulaciones Aeronáuticas del Perú

La RAP 131 contiene la regulación específica aplicable a los explotadores de servicio de transporte aéreo turístico y de observación[3]. La RAP 135, cuya tercera edición y enmienda 2 fue aprobada en mayo de 2026, contiene requisitos de operación para operaciones nacionales e internacionales, regulares y no regulares. Estas normas técnicas son complementarias a la Ley 27261 y conservan su función reglamentaria especializada.

La iniciativa no sustituye ni congela las RAP. Por el contrario, remite a ellas la metodología, frecuencia e intensidad concreta de la vigilancia, lo que permite que la autoridad aeronáutica mantenga la capacidad de actualización técnica requerida por la actividad.

III. MARCO CONSTITUCIONAL E INTERNACIONAL

4.1. Constitución Política del Perú

La propuesta se sustenta en los artículos 1 y 2, inciso 1, de la Constitución, que reconocen la defensa de la persona humana y los derechos a la vida e integridad; en el artículo 44, relativo a los deberes primordiales del Estado; y en el artículo 107, que reconoce a los diputados el derecho de iniciativa en la formación de leyes.

Asimismo, la fórmula de financiamiento observa la restricción del artículo 79 de la Constitución, conforme a la cual los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo referido al presupuesto del propio Congreso. Por ello, la propuesta utiliza estructuras e instrumentos existentes y no crea entidades, órganos, registros o programas presupuestales nuevos.

4.2. Derecho Comparado

La tendencia internacional en materia de seguridad operacional ha evolucionado desde modelos de supervisión reactiva hacia sistemas de vigilancia continua, sustentados en la identificación permanente de riesgos y en la adopción de medidas preventivas orientadas a evitar la ocurrencia de accidentes. Este enfoque ha sido incorporado progresivamente por las principales autoridades aeronáuticas del mundo, las cuales han desarrollado programas

[3] *Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección General de Aeronáutica Civil, Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 131, "Explotadores de Servicio de Transporte Aéreo Turístico y de Observación"*

permanentes de fiscalización basados en estándares promovidos por la Organización de Aviación Civil Internacional.

a) Estados Unidos: En los Estados Unidos, la Federal Aviation Administration (FAA) desarrolla un sistema de vigilancia continua mediante el Safety Assurance System (SAS), modelo que permite evaluar de forma permanente el cumplimiento de las obligaciones técnicas y operacionales de los explotadores aéreos.

El SAS se sustenta en una supervisión basada en riesgos, mediante auditorías periódicas, inspecciones programadas e inopinadas, seguimiento de hallazgos, evaluación documental y monitoreo continuo de indicadores de seguridad operacional. Este sistema permite identificar tempranamente desviaciones que puedan comprometer la seguridad de las operaciones y disponer acciones correctivas antes de que se materialicen en incidentes de aviación[4].

La experiencia estadounidense demuestra que la supervisión permanente constituye un componente esencial de la seguridad operacional y que la certificación inicial de un operador no resulta suficiente para garantizar el mantenimiento continuo de las condiciones que justificaron su autorización.

b) Unión Europea: En el ámbito europeo, la European Union Aviation Safety Agency (EASA)[5] exige que los Estados miembros implementen programas permanentes de vigilancia de los operadores certificados, sustentados en procesos de gestión de riesgos y mejora continua.

La normativa europea prevé auditorías periódicas, inspecciones técnicas, evaluación permanente de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional y seguimiento obligatorio de las acciones correctivas derivadas de los procesos de supervisión.

Asimismo, EASA promueve un enfoque denominado risk-based oversight, mediante el cual la intensidad de la fiscalización se determina considerando el nivel de riesgo asociado a cada operador, permitiendo concentrar mayores esfuerzos de supervisión en aquellas actividades que presentan mayor exposición operacional.

c) Chile: La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC Chile) desarrolla un sistema permanente de vigilancia operacional que comprende auditorías de certificación, inspecciones de vigilancia, verificaciones técnicas y seguimiento continuo del cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa aeronáutica[6].

---

[4] Federal Aviation Administration (FAA), Safety Assurance System (SAS). El SAS constituye el sistema de supervisión utilizado por la FAA para las actividades de certificación, vigilancia y continued operational safety, sustentado en decisiones de supervisión basadas en riesgos y datos.

[5] *European Union Aviation Safety Agency (EASA), Easy Access Rules for Air Operations, disposiciones relativas al oversight programme y prácticas de risk-based oversight. La planificación de la vigilancia considera el perfil de riesgo, el desempeño en seguridad y los resultados de supervisiones anteriores.*

[6] *Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, Plan de Vigilancia Continua. La autoridad aeronáutica chilena desarrolla fiscalización permanente posterior a la certificación de los operadores y evalúa su gestión de seguridad*

El modelo chileno incorpora programas anuales de vigilancia que permiten evaluar periódicamente las condiciones de aeronavegabilidad, mantenimiento, operaciones y capacitación del personal aeronáutico, fortaleciendo la prevención de riesgos mediante una supervisión permanente.

d) Colombia: La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) ha incorporado dentro de su sistema de vigilancia operacional un enfoque preventivo sustentado en la gestión de riesgos, desarrollando programas permanentes de inspección y seguimiento de operadores aéreos certificados.

Las actividades de vigilancia incluyen auditorías integrales, inspecciones de rampa, evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, seguimiento de medidas correctivas y programas especiales de supervisión cuando se presentan eventos que puedan comprometer la seguridad operacional.

e) Brasil: La Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) implementa programas permanentes de supervisión mediante auditorías, inspecciones técnicas y monitoreo continuo de los operadores certificados, utilizando herramientas de análisis de riesgo para priorizar las acciones de vigilancia.[7]

El modelo brasileño reconoce que la seguridad operacional constituye un proceso continuo y dinámico, razón por la cual la autoridad aeronáutica desarrolla mecanismos de supervisión permanente orientados a verificar que las condiciones de certificación se mantengan durante toda la vigencia de las operaciones autorizadas.

4.3. Convenio sobre Aviación Civil Internacional y gestión de la seguridad operacional

El Perú es Estado parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Los estándares y métodos recomendados de la OACI, en particular los vinculados con gestión de la seguridad operacional y vigilancia estatal, constituyen un referente técnico para la actuación de la autoridad aeronáutica. La propuesta adopta el enfoque preventivo y basado en riesgos sin incorporar en la ley detalles técnicos que corresponden a la regulación especializada.

V. SECTORES Y ENTIDADES COMPRENDIDOS

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como autoridad encargada de la regulación, supervisión e inspección aeronáutica civil.

operacional mediante dicho plan. https://www.dgac.gob.cl/inspectores-de-transporte-publico-funcionarios-dgac/?utm_source=chatgpt.com

[7] *Agência Nacional de Aviação Civil de Brasil (ANAC), Plano de Supervisão da Segurança Operacional 2026 y normativa sobre vigilancia continuada. La ANAC utiliza perfiles de riesgo operacional e indicadores de desempeño para priorizar acciones de vigilancia y adoptar decisiones basadas en riesgo.* https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2026/bps-v-21-no-17-27-a-30-04-2026/portaria-19196/visualizar_ato_normativo?utm_source=chatgpt.com

• Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, exclusivamente para la coordinación preventiva compatible con la independencia y reserva de sus investigaciones.
• CORPAC S.A. y los explotadores de aeródromos, en lo que corresponda a información y coordinación operacional.
• Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, gobiernos regionales y gobiernos locales de zonas donde se desarrollan operaciones aéreas turísticas, en el ámbito de sus competencias.
• Explotadores que presten servicios de transporte aéreo turístico y de observación y operadores de aviación comercial no regular comprendidos en la normativa aeronáutica aplicable.
• Pasajeros, tripulantes, personal aeronáutico, operadores turísticos y demás usuarios vinculados a estas operaciones.

VI. NORMAS QUE SE PROPONE MODIFICAR

La proposición incorpora los artículos 167-B, 167-C y 167-D al Título XVIII de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. No deroga artículos vigentes ni modifica las competencias generales de la DGAC previstas en los artículos 8 a 13 de la referida ley.

Como consecuencia de la aprobación de la norma, el Poder Ejecutivo y la DGAC evalúan y, de ser necesario, adecúan el Reglamento de la Ley 27261, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, los manuales de inspección y los instrumentos de programación de vigilancia, únicamente en lo requerido para armonizarlos con el nuevo marco legal.

VII. BENEFICIARIOS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

En cumplimiento del artículo 107 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se identifican como beneficiarios directos e indirectos de la proposición:

• Pasajeros nacionales y extranjeros que utilizan servicios de transporte aéreo turístico y operaciones comerciales no regulares.
• Tripulantes y personal aeronáutico que participa en dichas operaciones.
• Explotadores que cumplen los estándares de seguridad, al contar con reglas de vigilancia más previsibles, proporcionales y basadas en riesgos.
• Operadores turísticos y actividades económicas regionales vinculadas a destinos que dependen de la confianza en la seguridad aérea.
• El Estado y la autoridad aeronáutica, al contar con un mandato legal más claro para organizar la vigilancia continua y el seguimiento de hallazgos.
• La sociedad en general, por la reducción del riesgo de eventos que puedan afectar la vida, la integridad y la confianza en el sistema aeronáutico.

VIII. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO E IMPACTO PRESUPUESTAL

8.1. Actores y efectos no monetarios

El principal beneficio esperado es el fortalecimiento preventivo de la seguridad operacional. La vigilancia continua permite identificar desviaciones, priorizar riesgos, verificar medidas correctivas y reducir la probabilidad de que condiciones inseguras evolucionen hacia incidentes o accidentes. Asimismo, incrementa la predictibilidad para los operadores al establecer criterios de riesgo y componentes mínimos de vigilancia.

Para los operadores pueden existir costos administrativos asociados a la atención de auditorías, inspecciones y requerimientos de información; sin embargo, estas actuaciones forman parte del régimen de supervisión aeronáutica ya existente. La propuesta no crea un nuevo permiso, certificado, registro ni requisito de acceso al mercado.

8.2. Efectos económicos

Un sistema de vigilancia más consistente favorece la confianza del usuario y reduce los costos sociales y económicos asociados a interrupciones, accidentes, deterioro reputacional de destinos turísticos y pérdida de confianza en los servicios. Al emplear un enfoque basado en riesgos, la autoridad puede concentrar sus recursos en operaciones que requieran mayor atención, en lugar de imponer la misma carga de supervisión a todos los explotadores con independencia de su desempeño.

8.3. Impacto presupuestal

La propuesta no crea entidades, unidades orgánicas, plazas, fondos, subsidios, transferencias ni un nuevo plan nacional. Su implementación se integra a los instrumentos de vigilancia, inspección y supervisión ya utilizados por la DGAC y se financia con cargo a los presupuestos institucionales existentes, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Con ello se busca observar la restricción constitucional y reglamentaria aplicable a la iniciativa parlamentaria en materia de gasto público.

El siguiente cuadro resume los principales efectos de la propuesta sobre los actores involucrados:

CUADRO 2. SÍNTESIS DEL ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

ACTOR / GRUPO	SITUACIÓN ACTUAL	BENEFICIO ESPERADO	COSTO O IMPACTO
Pasajeros y turistas	La seguridad de las operaciones se sustenta en el régimen general de supervisión y en las reglas técnicas vigentes.	Mayor previsibilidad de la vigilancia, seguimiento preventivo de riesgos y fortalecimiento de las condiciones de seguridad operacional.	No se crea una obligación económica directa para el usuario.
Tripulantes y personal aeronáutico	Se encuentran sujetos a licencias, habilitaciones, entrenamiento y controles previstos en la normativa aeronáutica.	Mayor énfasis preventivo en la verificación de condiciones operacionales, aptitud y cumplimiento de requisitos de seguridad.	No se crean nuevos requisitos legales de acceso a la actividad.
Explotadores aéreos	Ya están sujetos a auditorías, inspecciones, vigilancia y requerimientos de información de la DGAC.	Reglas de vigilancia más previsibles y proporcionales, con intensidad y frecuencia determinadas según el riesgo y desempeño de cada explotador.	Pueden existir cargas administrativas vinculadas a fiscalizaciones, pero estas forman parte del régimen de supervisión ya existente.

ACTOR / GRUPO	SITUACIÓN ACTUAL	BENEFICIO ESPERADO	COSTO O IMPACTO
DGAC y Estado	La autoridad ya ejerce funciones de regulación, supervisión e inspección y utiliza instrumentos de programación y vigilancia.	Mandato legal más claro para organizar la vigilancia continua, priorizar riesgos y documentar el seguimiento de hallazgos y medidas correctivas.	La propuesta no crea entidad, órgano, registro, sistema administrativo, plaza, fondo ni programa presupuestal nuevo; se implementa con instrumentos y presupuestos existentes.
Sector turismo y economías regionales	Los accidentes e incidentes pueden afectar la confianza del visitante y la reputación de destinos que dependen de operaciones aéreas turísticas.	Fortalecimiento de la confianza en los servicios de transporte aéreo turístico y reducción del riesgo reputacional asociado a condiciones inseguras.	No se identifica un costo público directo adicional derivado de la propuesta.

IX. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La entrada en vigor de la norma complementa la Ley 27261 al incorporar, dentro de su Título XVIII, reglas especiales de vigilancia continua basada en riesgos aplicables al transporte aéreo turístico y a la aviación comercial no regular. No altera la naturaleza de la DGAC como autoridad aeronáutica ni sustituye sus competencias de supervisión e inspección.

Asimismo, la iniciativa fortalece la dimensión preventiva de la supervisión al incorporar como componentes mínimos la verificación de las condiciones que sustentan la certificación del explotador, la aeronavegabilidad continuada y mantenimiento de las aeronaves, el cumplimiento de los requisitos del personal aeronáutico, las auditorías e inspecciones técnicas y operacionales, la evaluación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional cuando corresponda y el seguimiento documentado de los hallazgos y medidas correctivas o preventivas. La finalidad es que la actuación de la autoridad no concluya con la identificación de una deficiencia, sino que permita verificar su subsanación y la adecuada gestión del riesgo residual.

La propuesta tampoco modifica el régimen de investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación ni atribuye a la DGAC funciones correspondientes a la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación. Las acciones de vigilancia que puedan adoptarse a partir de información relacionada con un accidente, incidente grave u otro suceso operacional tienen naturaleza preventiva y supervisora, y no implican por sí mismas determinación de responsabilidad ni interferencia en la investigación técnica correspondiente.

CUADRO 3. CUADRO COMPARATIVO DEL IMPACTO LEGISLATIVO

MATERIA	RÉGIMEN NORMATIVO VIGENTE	PROPUESTA LEGISLATIVA	IMPACTO DE LA MODIFICACIÓN
Competencia de la DGAC	La Ley 27261 reconoce facultades generales de regulación, supervisión, inspección y fiscalización de las actividades aeronáuticas civiles.	Se mantiene la competencia existente y se incorpora un mandato específico de vigilancia continua basada en riesgos para los segmentos comprendidos por la propuesta.	No crea nuevas competencias, sino que precisa y fortalece legislativamente la forma en que debe ejercerse la función supervisora respecto de determinadas operaciones.
Transporte aéreo turístico	Su regulación técnica se encuentra desarrollada	El artículo 167-B establece a nivel legal un régimen de	Eleva a rango legal un estándar mínimo de vigilancia

MATERIA	RÉGIMEN NORMATIVO VIGENTE	PROPUESTA LEGISLATIVA	IMPACTO DE LA MODIFICACIÓN
y de observación	principalmente mediante la RAP 131 y demás instrumentos técnicos de la DGAC.	vigilancia continua basado en riesgos para estos explotadores.	permanente, sin sustituir la regulación técnica.
Aviación comercial no regular	Está comprendida dentro del régimen general de la Ley 27261 y de las RAP aplicables, entre ellas la RAP 135 según la naturaleza de la operación.	La DGAC determina, conforme a criterios técnicos de seguridad operacional, las operaciones no regulares sujetas al régimen reforzado de vigilancia.	Permite focalizar la supervisión según el riesgo, evitando imponer idéntica intensidad de vigilancia a todas las operaciones no regulares.
Criterio para determinar la vigilancia	La DGAC cuenta con instrumentos técnicos y facultades generales de programación y supervisión.	Se incorporan expresamente como criterios la naturaleza y complejidad de la operación, características y aeronavegabilidad de la flota, antecedentes de vigilancia, accidentes, incidentes y demás indicadores de seguridad.	Introduce en la ley parámetros objetivos para determinar el perfil de riesgo, reforzando predictibilidad y proporcionalidad.
Aeronavegabilidad y mantenimiento	Existen obligaciones y procedimientos técnicos de aeronavegabilidad continuada y mantenimiento establecidos en la normativa aeronáutica.	El artículo 167-C los incorpora expresamente entre los componentes mínimos de la vigilancia continua.	Consolida a nivel legal su consideración obligatoria dentro del esquema de supervisión basada en riesgos.
Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional – SMS	Su exigibilidad y funcionamiento se encuentran regulados mediante las normas técnicas aeronáuticas correspondientes.	Se dispone que la DGAC evalúe su funcionamiento y desempeño cuando resulte exigible.	Refuerza la supervisión del desempeño efectivo del SMS, sin sustituir ni duplicar su regulación técnica.
Ley 32407 y artículo 167-A	El artículo 167-A contiene medidas vinculadas principalmente con el sistema aeroportuario.	Los artículos 167-B, 167-C y 167-D se incorporan inmediatamente después, con un objeto específico relacionado con vigilancia operacional.	La propuesta complementa y no duplica la reforma introducida por la Ley 32407.
Nuevas cargas o autorizaciones	Los operadores ya se encuentran sometidos a certificación, inspección, auditorías y requerimientos de información.	No se crea nuevo permiso, licencia, registro, certificado ni requisito de ingreso al mercado.	El impacto se concentra en la intensidad y organización de la vigilancia conforme al riesgo, no en generar nuevas barreras administrativas.

En consecuencia, el impacto legislativo de la propuesta es complementario, especializador y preventivo. No reemplaza el sistema vigente de seguridad operacional ni introduce una estructura paralela de fiscalización; incorpora en la Ley 27261 un estándar permanente de vigilancia continua basada en riesgos, proporcionando mayor estabilidad normativa, predictibilidad y capacidad preventiva al ejercicio de las competencias que actualmente corresponden a la DGAC.

La principal innovación legislativa consiste en pasar de la sola existencia de facultades generales de supervisión a la existencia de un deber legal específico de organizar la vigilancia en función del riesgo operacional, estableciendo componentes mínimos que no pueden ser omitidos pero preservando en la autoridad aeronáutica la definición técnica de los procedimientos para su ejecución. Este diseño permite fortalecer la protección de la vida e

integridad de pasajeros y tripulantes, mejorar la capacidad preventiva del Estado y contribuir a la confianza en los servicios de transporte aéreo vinculados con la actividad turística, sin introducir rigidez técnica ni duplicidad normativa.

La ley se articula con la Ley 32407, que incorporó el artículo 167-A y adoptó medidas sobre el sistema aeroportuario; con la Ley 32325, relativa a derechos de usuarios; con el Reglamento de la Ley 27261; y con las RAP 131 y 135. La adecuación reglamentaria prevista tiene finalidad de concordancia y no supone la creación de un régimen administrativo paralelo.

CUADRO 4. COMPARATIVO DE LA SITUACIÓN NORMATIVA ACTUAL Y LA PROPUESTA

SITUACIÓN NORMATIVA ACTUAL	PROPUESTA LEGISLATIVA	EFECTO / BENEFICIO NORMATIVO
La Ley 27261 reconoce facultades generales de supervisión e inspección a la DGAC, complementadas por reglas de control y vigilancia en sus artículos 166 y 167.	Incorporar el artículo 167-B, que establece expresamente un régimen de vigilancia continua basado en riesgos para el transporte aéreo turístico y de observación, así como para las operaciones de aviación comercial no regular que determine la DGAC conforme a criterios técnicos de seguridad operacional.	Eleva a rango legal el deber de vigilancia continua y permite graduar su intensidad, alcance, modalidad y frecuencia según el perfil de riesgo de cada explotador y de sus operaciones.
Las RAP y los instrumentos técnicos de la DGAC desarrollan requisitos de operación, inspección, aeronavegabilidad, mantenimiento, personal aeronáutico y seguridad operacional.	Incorporar el artículo 167-C, que establece los componentes mínimos de la vigilancia continua y mantiene en la DGAC la determinación técnica de la metodología, frecuencia, intensidad y procedimientos aplicables.	Establece un piso legal mínimo de supervisión, fortaleciendo la prevención y el seguimiento de las condiciones de seguridad operacional sin rigidizar la regulación técnica ni limitar su actualización.
Las entidades vinculadas a la seguridad operacional, investigación de accidentes, gestión aeroportuaria y actividad turística ejercen competencias diferenciadas conforme a su marco normativo.	Incorporar el artículo 167-D, que fortalece la coordinación de la DGAC con la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación, CORPAC S.A., MINCETUR, gobiernos regionales y locales y demás entidades competentes.	Fortalece el intercambio de información y la articulación de acciones preventivas destinadas a mejorar la seguridad operacional, sin alterar las competencias propias de las entidades involucradas.

X. IMPACTO AMBIENTAL

La propuesta no genera, por sí misma, impactos ambientales negativos directos, debido a que regula mecanismos de vigilancia de seguridad operacional y no autoriza nuevas rutas, aeródromos, infraestructura o incremento de operaciones. Cualquier obligación ambiental aplicable a la actividad aeronáutica mantiene su regulación vigente.

XI. RELACIÓN CON POLÍTICAS DE ESTADO Y PRIORIDADES LEGISLATIVAS

La iniciativa se vincula con objetivos de fortalecimiento de la seguridad del transporte, protección de la vida y de los usuarios, competitividad del turismo y mejora de la capacidad regulatoria del Estado. Su diseño busca compatibilizar la intervención pública con criterios de proporcionalidad, prevención y eficiencia administrativa.

Lima, 13 de agosto de 2026.