

hiperderecho

Lima, 11 de septiembre de 2015

Señores

Comisión de Transportes y Comunicaciones

Plaza Bolívar, Av. Abancay s/n

Lima

Asunto: Proyectos de Ley No. 3872/2014-CR y No. 4416/2014-CR

De nuestra consideración:

Hiperderecho es una asociación civil peruana sin fines de lucro dedicada a investigar y promover el respeto de los derechos humanos en entornos digitales conformada por abogados y especialistas en tecnología. Como parte de nuestro trabajo, estudiamos todos los proyectos de ley que discute el Congreso y que están relacionados con el ejercicio de derechos en entornos tecnológicos. Desde nuestra perspectiva, vemos con mucho interés el debate de los Proyectos de Ley No. 3872/2014-CR¹ y No. 4416/2014-CR² sobre el uso de Vehículos Aéreos No Tripulados que están próximos a ser dictaminados por la Comisión.

Saludamos la iniciativa del Congreso por establecer reglas claras para nuevas herramientas tecnológicas que, al tiempo que permiten el progreso de la sociedad, también pueden significar riesgos para los ciudadanos. En la búsqueda de este equilibrio, creemos que resulta necesario que la regulación no se convierta en un escollo para el progreso de las ciencias y la tecnología en nuestro país. En ese sentido, invocamos a la Comisión a reconocer al espacio aéreo nacional como un escenario de innovación y establecer normas más claras y diferenciadas para los distintos tipos de aparatos y usos que serán parte del ámbito de aplicación de la futura norma.

Consideramos imprescindible que la Ley establezca diferencias entre los Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) según su peso, capacidades y altitud a la que pueden volar. Aunque el detalle de todas las particularidades puede ser incluido en el Reglamento, es necesario que la Ley plantee líneas claras de qué tipo de usos pueden o no estar sometidos a regulación. No pueden aplicarse por igual las obligaciones de registro previo, matrícula o el requisito de contar con un permiso de piloto para todos los tipos de VANT que existen, ya sean de uso recreativo, comercial o estatal. De la misma manera en que el uso de una bicicleta está regulado de manera distinta del uso de una motocicleta, esta Ley debería de reconocer los distintos tipos y capacidades de los VANT y establecer reglas acordes con cada situación. Estos criterios deberían de estar sustentados en la

¹ Proyecto de Ley que propone regular el debido uso de vehículos aéreos no tripulados (VANT), que circulen en el espacio aéreo y que puedan transportar objetos, presentado el 21 de octubre de 2014 por el congresista Kenji Fujimori Higuchi.

² Proyecto de Ley que propone regular el uso de una aeronave pilotada por control remoto que circula en el espacio aéreo, presentado el 13 de abril de 2015 por el congresista Vicente Zeballos Salinas.

necesidad de regular solo aquellos VANT que puedan interferir en el espacio aéreo con otras aeronaves o que por sus características puedan significar riesgos a terceros.

La regulación de los VANT en otras jurisdicciones refleja claramente esta diferenciación. En Canadá, globalmente reconocido como un líder en materia de regulación de VANT, existe un régimen de excepción para los casos en los que sean usados con fines comerciales o de investigación científica y pesen menos de dos (2) kilogramos, y un régimen de regulación menos estricto para los que pesen entre dos (2) y veinticinco (25) kilogramos.³ De la misma manera, en Estados Unidos aunque el proceso de reglamentación todavía está en marcha el Congreso ha dejado claro que no podrán someterse al régimen de permisos previos a los VANT que sean de uso doméstico o recreativo siempre que no pesen más de veinticinco (25) kilogramos, no interfieran con aeronaves tripuladas, se vuele más de ocho (8) metros de distancia de cualquier aeropuerto.⁴ Igualmente, en España los VANT de uso civil que no excedan de veinticinco (25) kilogramos al despegue no necesitan estar inscritas en el Registro de matrícula de aeronaves ni disponer de certificado de aeronavegabilidad.⁵ Siguiendo un modelo similar, Argentina ha elegido exonerar de su regulación a los vehículos pequeños con fines deportivos o recreativos.⁶

³ Conforme a información de orientación publicada en la página web del Ministerio de Transporte del Gobierno de Canadá. URL: <<http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/general-recavi-uav-2265.htm>>

⁴ **Public Law 112-95, Federal Aviation Administration Modernization and Reform Act of 2012, Title III, Subtitle B – Unmanned Aircraft Systems, SEC. 336. SPECIAL RULE FOR MODEL AIRCRAFT.**

(a) IN GENERAL.—Notwithstanding any other provision of law relating to the incorporation of unmanned aircraft systems into Federal Aviation Administration plans and policies, including this subtitle, the Administrator of the Federal Aviation Administration may not promulgate any rule or regulation regarding a model aircraft, or an aircraft being developed as a model aircraft, if—

- (1) the aircraft is flown strictly for hobby or recreational use;
- (2) the aircraft is operated in accordance with a community- based set of safety guidelines and within the programming of a nationwide community-based organization;
- (3) the aircraft is limited to not more than 55 pounds unless otherwise certified through a design, construction, inspection, flight test, and operational safety program administered by a community-based organization;
- (4) the aircraft is operated in a manner that does not interfere with and gives way to any manned aircraft; and
- (5) when flown within 5 miles of an airport, the operator of the aircraft provides the airport operator and the airport air traffic control tower (when an air traffic facility is located at the airport) with prior notice of the operation (model aircraft operators flying from a permanent location within 5 miles of an airport should establish a mutually-agreed upon operating procedure with the airport operator and the airport air traffic control tower (when an air traffic facility is located at the airport)).

(...)

URL: <http://www.faa.gov/uas/media/Sec_331_336_UAS.pdf>

⁵ **Real Decreto Ley 8/2014, Artículo 50.— Operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto.**

(...)

2. Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto cuya masa máxima al despegue exceda de 25 Kg, deben estar inscritas en el Registro de matrícula de aeronaves y disponer de certificado de aeronavegabilidad, quedando exentas del cumplimiento de tales requisitos las aeronaves civiles pilotadas por control remoto con una masa máxima al despegue igual o inferior.

Además, todas las aeronaves civiles pilotadas por control remoto deberán llevar fijada a su estructura una placa de identificación en la que deberá constar, de forma legible a simple vista e indeleble, la identificación de la aeronave, mediante la designación específica y, en su caso, número de serie, así como el nombre de la empresa operadora y los datos necesarios para ponerse en contacto con la misma.

URL: <<http://www.boe.es/boe/dias/2014/07/05/pdfs/BOE-A-2014-7064.pdf>>

⁶ **Resolución 527/2015 de la Autoridad Nacional de Aviación Civil, Reglamento Provisional de los Vehículos Aéreos No Tripulados, Artículo 5.—** Todo sujeto que pretenda operar un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberá contar con una autorización expedida por la ANAC, con excepción

La Comisión debe de reconocer que el uso y operación de VANT en nuestro país no está exento de cumplir con el marco legal vigente sobre delitos contra la privacidad, la propiedad privada y la seguridad pública, así como el de responsabilidad civil extracontractual señalado por el Código Civil. Es decir, el uso de VANT en el territorio peruano ya está sujeto a reglas claras para proteger la privacidad, la seguridad y la propiedad. En ese sentido, es necesario que el texto propuesto en el Dictamen de la Comisión reconozca y distinga aquellas actividades que estarán sujetas a la obtención de títulos habilitantes previos respecto de las que solo estarán bajo un régimen de supervisión posterior. El espacio para establecer estos regímenes distintos debe de estar facilitado por la Ley y, en su redacción propuesta, sería muy difícil que el Reglamento establezca estas diferencias sin contravenir la ley original.

Otro aspecto que debe de cuidar el Dictamen es no limitar demasiado la lista de operaciones permitidas para los VANT. Tratándose de una tecnología tan novedosa, el Estado no debería de anticiparse a los usos que los privados pueden darle y someter la innovación a un sistema de autorización previa. Una medida como esta equivaldría a establecer por ley todos los usos que puede dársele a una computadora personal. Por tanto, además de los usos listados en el Artículo 3 del Proyecto de Ley 4416/2014-CR,⁷ debe de incluirse un nuevo acápite que autorice cualquier otra operación con fines privados o comerciales no vaya en contra de lo establecido por el Artículo 5 del mismo documento.⁸ Un apartado como el propuesto no solo permitiría actividades perfectamente legales e inocuas como la realización de fotografías aéreas o los vuelos recreativos, sino que también permitiría que la administración pública se enfoque en regular y supervisar exclusivamente aquellos usos que genuinamente pueden conllevar un riesgo para la colectividad.

Así mismo, consideramos ineludible que se fijen disposiciones específicas para el ingreso legal de los VANT al país a través de los puntos de control fronterizo y de aduanas. Dada la incertidumbre respecto de su regulación, el ingreso al país de estos aparatos incluso cuando tienen un uso estrictamente recreativo se somete a la obtención de permisos previos. En ese sentido, la Ley debe de establecer claramente si en qué casos este tipo de aparatos deben o no de someterse a los procedimientos tributarios o de homologación o internamiento de equipos conforme a las normas del sector.

de los vehículos pequeños con fines deportivos o recreativos y en las condiciones que se establezcan de conformidad con lo previsto en el Capítulo III

URL: <<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/245000-249999/249159/norma.htm>>

⁷ **Proyecto de Ley 4416/2014-CR, Artículo 3.**— Los drones pueden ser usados para las siguientes actividades:

- a) Investigación y desarrollo;
- b) Identificación de bancos de pesca;
- c) Filmación de películas deportivas;
- d) Contra incendios o salvamento marítimo, extinción de incendios, operaciones de emergencia, así como búsqueda y salvamento;
- e) Vigilancia;
- f) Publicidad aérea;
- g) Emisión de radio y TV.

⁸ **Proyecto de Ley 4416/2014-CR, Artículo 5.**— Prohibición: Su uso está prohibido:

- a) No pueden invadir la privacidad;
- b) No pueden sobrevalorar las zonas urbanas.

Una excelente fuente de referencia que puede servir de guía para la Comisión son los principios alcanzados por la Declaración de Riga, emitida el pasado 6 de marzo de 2015 en la Ciudad de Riga, Letonia, en el marco de la conferencia sobre VANT de la Dirección de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea.⁹ Este documento es el resultado del acuerdo conjunto de distintos representantes oficiales los estados miembros de la Comunidad Europea, así como de representantes de la industria de aviación, y se ha propuesto con la finalidad de que sirva de guía para el proceso regulatorio comunitario. En dicha declaración, la comunidad europea de la aviación ha fijado cinco principios rectores para la regulación de los VANT:

1. Los VANT deben ser considerados como un nuevo tipo de aeronave y regulados proporcionalmente en razón del riesgo de uso.
2. La regulación de los VANT debe desarrollarse inmediatamente para eliminar la incertidumbre jurídica que implica su uso para proveer servicios.
3. Deben desarrollarse tecnologías y estándares que faciliten la integración de los VANT con la normativa actual del espacio aéreo.
4. La aceptación de VANT por parte de la sociedad es clave para el crecimiento de los servicios asociados a éstos.
5. El operador del VANT es responsable por su uso.

Es de suma importancia que el Congreso señale líneas claras para la regulación de los VANT en nuestro país. Dado el notable desarrollo y avanzado uso desregulado que se está generando en nuestro territorio, este resulta un asunto impostergable. En ese sentido, invocamos a la Comisión a afrontarlo fomentando el uso de nuevas herramientas y tecnologías, tanto para fines técnicos y científicos, como también para usos recreativos y privados.

Sin otro particular, quedamos de usted para poder resolver cualquier duda o inquietud relacionada con la presente carta.

Atentamente,

Miguel Morachimo

Martín Borgioli

⁹ Riga Declaration on Remotely Piloted Aircraft (Drones). "Framing The Future Of Aviation." Marzo 6, 2015. URL: <<http://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/doc/2015-03-06-drones/2015-03-06-riga-declaration-drones.pdf>>