

**PROYECTO DE “LEY DE CONTROL VIGILANCIA Y DEFENSA DEL ESPACIO
AEREO NACIONAL”**

I. FORMULA LEGAL.-

LEY DE CONTROL VIGILANCIA Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL

Artículo 1º.- Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y normas para el control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional, de conformidad con la ley, los tratados ratificados por el Estado y las normas de derecho internacional que resulten aplicables.

Artículo 2º.- Espacio aéreo nacional

- 2.1 Espacio aéreo ubicado sobre el suelo, aguas continentales interiores, aguas marítimas interiores y mar adyacente que se encuentran bajo la soberanía y jurisdicción del Estado peruano.
- 2.2 El Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo nacional, de conformidad con la Constitución Política del Perú, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y las demás normas aplicables de derecho internacional.
- 2.3 El espacio ultraterrestre se encuentra a continuación del espacio aéreo nacional y constituye patrimonio común de la humanidad, de conformidad con el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, aprobado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas el 27 de diciembre de 1966.
- 2.4 Tienen derecho de paso inocente, libre y pacífico, en el espacio aéreo nacional:
 - a) Los objetos espaciales.
 - b) Los objetos aeroespaciales cuyo destino sea el espacio ultraterrestre, durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre.

Se considera objeto espacial a todo objeto lanzado o destinado a ser lanzado al espacio ultraterrestre, comprendiendo las partes del objeto espacial, el vehículo propulsor y las partes de este último.

Se considera objeto aeroespacial todo objeto que sea apto tanto para desplazarse por el espacio ultraterrestre, como para valerse de sus propiedades aerodinámicas para circular por el espacio aéreo.

Artículo 3º.- Zona de Identificación de Defensa Aérea

- 3.1 La Zona de Identificación de Defensa Aérea de la República del Perú – ADIZ PERU, es un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se exige la pronta identificación, ubicación y control de aeronaves.
- 3.2 La Zona de Identificación de Defensa Aérea de la República del Perú – ADIZ PERU se encuentra ubicada dentro del espacio aéreo nacional y se extiende hasta las primeras doce millas del dominio marítimo.

Artículo 4º.- Acto hostil

- 4.1 Se considera acto hostil de una aeronave, el registro de la violación del espacio aéreo nacional por parte de una aeronave con fines presuntamente ilícitos o la indicación de una amenaza contra instalaciones estratégicas para el funcionamiento del país, servicios públicos esenciales, la población, sus recursos, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, así como también cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora dentro de un proceso de interceptación o el reiterado e injustificado desacato de sus instrucciones.
- 4.2 Se consideran actos hostiles las situaciones que se describen a continuación:
 - a) Aeronave militar extranjera que ingrese al espacio aéreo nacional sin autorización.
 - b) Aeronave que ingrese al espacio aéreo nacional y no se identifique, ignorando los requerimientos de las autoridades aéreas civiles o militares;
 - c) Aeronave que no ostente ningún distintivo de nacionalidad y matrícula o que ostente distintivos falsos.
 - d) Aeronave que fuese sorprendida arrojando elementos dentro del territorio nacional en infracción a la normativa vigente en la materia.
 - e) Aeronave que realice vuelos en el espacio aéreo nacional infringiendo las disposiciones nacionales o internacionales relativas a la circulación aérea.
 - f) Aeronave que ingrese a una Zona Prohibida, sin autorización.
 - g) Aeronave que no respete los corredores establecidos por las autoridades aeronáuticas civiles o militares.
 - h) Aeronave que esté volando a una altura menor de tres mil (3,000) pies en un radio de cuarenta (40) millas náuticas de una cabeza radar y/o de una instalación militar, sin identificarse.

- i) Aeronave que sobrevuele sin autorización a una altura inferior a tres mil (3,000) pies sobre cualquier instalación militar.
- j) Aeronave en operación nocturna desde pistas no autorizadas o sin plan de vuelo.
- k) Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que está siendo utilizada con el propósito de causar la muerte o lesiones corporales graves a las personas o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- l) Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que está siendo empleada para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.
- m) Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que está transportando ilícitamente:
- Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones o materiales explosivos, inflamables, asfixiantes o tóxicos o sustancias o materiales destinados para su preparación;
 - Minas antipersonales o minas antipersonales artesanales.
 - Armas biológicas, armas químicas y armas nucleares y otros artefactos explosivos nucleares (en adelante denominadas armas BQN);
 - Equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN.
 - Materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o producción de material fisionable especial, destinados para la elaboración de armas nucleares y otros artefactos explosivos nucleares.
- n) Aeronave desde la cual se libere o descargue un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- o) Aeronave que una vez interceptada no atienda las instrucciones del interceptor, registre una actitud evasiva o intente darse a la fuga.
- p) Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se arrojen objetos o elementos fuera de ésta.
- q) Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se efectúan actos de agresión o amenaza contra la aeronave interceptora.

- r) Aeronave que, sin contar con la autorización de las autoridades aeronáuticas civiles o militares, se encuentre en un aeródromo ilegal o en un aeródromo no controlado o fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua.

Artículo 5º.- Aeronave hostil

- 5.1 La aeronave que incurra en las situaciones descritas en el artículo anterior podrá ser declarada aeronave hostil.
- 5.2 La declaratoria de aeronave hostil se producirá luego de ejecutadas las medidas de persuasión indicadas los artículos 9º y 10º de la presente Ley, según se trate de interceptación en vuelo o en la superficie, y en caso que la aeronave interceptada desacate las instrucciones de la aeronave interceptora.
- 5.3 En el caso señalado en el numeral 5.2, el piloto al mando de la aeronave interceptora le comunicará al comandante o a la tripulación en tierra de la aeronave interceptada, según se trate de interceptación en vuelo o en la superficie, que esta última ha sido declarada hostil y que podrá ser inutilizada mediante el empleo de las armas, mediante un mensaje radiotelefónico en idiomas español e inglés.
- 5.4 Todo vuelo dentro del espacio aéreo nacional de cualquier aeronave declarada hostil, será interpretado como una amenaza a la seguridad de la población y una violación de la soberanía nacional. Del mismo modo será interpretada la permanencia de cualquier aeronave declarada hostil, en un aeródromo ilegal o aeródromo no controlado o fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua.
- 5.5 El desacato de una aeronave declarada hostil a las instrucciones de las aeronaves interceptoras de la Fuerza Aérea del Perú, una vez ejecutadas las medidas de persuasión antes mencionadas, permitirá la utilización de la fuerza para minimizar o evitar la amenaza, previa autorización del Comandante del Comando Operacional de Defensa Aérea.

Artículo 6º.- Pérdida de la condición de aeronave civil

- 6.1 Cuando una aeronave civil interceptada haya sido declarada hostil, por desacatar las instrucciones de la aeronave interceptora, dejará de ser considerada como aeronave civil.
- 6.2 El principio en virtud del cual los Estados se abstienen de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo, establecido en el derecho aeronáutico internacional, no será aplicable a la aeronave declarada hostil.

Artículo 7º.- Aeronaves que no pueden ser declaradas hostiles

No será declarada hostil una aeronave si se sospecha o se tienen razones para considerar que:

- 7.1 Se encuentra en una situación de emergencia o está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita, siempre y cuando haya sido detectada o reportada esta situación antes de iniciarse la interceptación.
- 7.2 Transporta pasajeros civiles ajenos a la operación.

Artículo 8º.- Principios rectores para la interceptación de aeronaves y empleo de la fuerza

La interceptación de aeronaves y empleo de la fuerza se sustentan en los siguientes principios:

- 8.1 Solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles.
- 8.2 Las aeronaves interceptoras de la Fuerza Aérea del Perú se abstendrán de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo. A tal efecto, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.
- 8.3 Si se recurriera a la interceptación de una aeronave civil en vuelo, ésta se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota o ruta planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado.
- 8.4 Los métodos para las maniobras de interceptación de aeronaves civiles, por las aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú, se elaborarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, de forma tal que se evite toda situación de riesgo para la aeronave civil interceptada.
- 8.5 En el caso en que se exija a una aeronave civil interceptada que aterrice en el territorio sobrevolado, el aeródromo designado a esos efectos deberá ser adecuado para que dicha aeronave pueda aterrizar en condiciones de seguridad.
- 8.6 Las aeronaves civiles que se encuentren en un aeródromo ilegal, aeródromo no controlado o fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua, sin contar con la

autorización de las autoridades aeronáuticas civiles o militares, podrán ser objeto de interceptación por parte de las aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú.

8.7 Solamente en última instancia la Fuerza Aérea del Perú podrá recurrir al empleo de la fuerza letal contra las aeronaves hostiles que desacaten las instrucciones de las aeronaves interceptoras, luego de haberse ejecutado las medidas de persuasión señaladas en los artículos 9º y 10º de la presente Ley, en los siguientes casos:

- a) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir que tales aeronaves están siendo utilizadas con el propósito de causar la muerte o lesiones corporales graves a las personas o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- b) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir que tales aeronaves están siendo empleadas para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.
- c) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir que tales aeronaves están siendo empleadas para transportar ilícitamente:
 - Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones o materiales explosivos, inflamables, asfixiantes o tóxicos o sustancias o materiales destinados para su preparación;
 - Minas antipersonales o minas antipersonales artesanales.
 - Armas biológicas, armas químicas y armas nucleares y otros artefactos explosivos nucleares, en adelante denominadas armas BQN;
 - Equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexas que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas BQN.
 - Materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o producción de material fisionable especial, destinados para la elaboración de armas nucleares y otros artefactos explosivos nucleares.
- d) Cuando en base a la evidencia disponible se pueda concluir que tales aeronaves están liberando o descargando un arma BQN o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte o lesiones corporales graves a las personas o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- e) Cuando desde la aeronave interceptada, se efectúan actos de agresión o amenaza que pudiesen causar la muerte o lesiones corporales graves a las tripulaciones y personas que se encuentran a bordo de la aeronave interceptora.

8.8 La Fuerza Aérea del Perú no hará uso de la fuerza letal contra las aeronaves declaradas hostiles, en los siguientes casos:

- a) Cuando existan fundadas razones para considerar que a bordo de la aeronave viajan personas ajenas a la operación hostil en desarrollo de un vuelo comercial o no.
- b) Cuando se encuentren sobrevolando zonas pobladas, exceptuándose aquellos casos en los cuales, en base a la evidencia disponible, se pueda concluir que tales aeronaves están siendo empleadas para perpetrar un ataque contra instalaciones estratégicas para el funcionamiento del país, servicios públicos esenciales, zonas densamente pobladas o instalaciones gubernamentales.
- c) Cuando existan fundadas razones para considerar que la aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita o se encuentra en una situación de emergencia, siempre y cuando tales situaciones hayan sido detectadas o reportadas antes de la declaratoria de aeronave hostil.

8.9 La Fuerza Aérea del Perú solo podrá hacer uso de la fuerza contra las aeronaves declaradas hostiles que se encuentren dentro de la Zona de Identificación de Defensa Aérea – ADIZ PERU o sobre el suelo, aguas continentales interiores, aguas marítimas interiores y mar adyacente cubiertos por ésta.

Artículo 9º.- Lineamientos generales para los procedimientos de interceptación de aeronaves en vuelo

9.1 Los procedimientos de interceptación de aeronaves en vuelo incluyen medidas de identificación, intervención, persuasión y neutralización, en forma progresiva y siempre que la medida anterior no tuviera éxito, ejecutadas por aeronaves interceptoras de la Fuerza Aérea del Perú.

9.2 Las medidas de identificación tienen por finalidad determinar o confirmar la identidad de una aeronave o vigilar su comportamiento. Tales medidas incluyen el reconocimiento a distancia, la confirmación de matrícula, la aproximación de la aeronave interceptora a la aeronave interceptada para efectuar el interrogatorio por intermedio de comunicación radial y la realización de señales visuales de conformidad con las reglas internacionales aeronáuticas.

9.3 Las medidas de intervención se efectúan a continuación de las medidas de identificación, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en indicar a la aeronave interceptada que regrese a su derrota o ruta planeada, o que se dirija más allá de los límites del espacio aéreo nacional, o que salga de una zona prohibida, restringida o peligrosa u obligarla a aterrizar en el aeródromo que le fuera determinado, para ser sometida a medidas de control, incluyendo el guiado de la aeronave interceptada para los efectos antes señalados, efectuado por la aeronave interceptora.

- 9.4 Las medidas de persuasión se efectúan a continuación de las medidas de intervención, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en el disparo de ráfagas de advertencia, con munición trazadora, por la aeronave interceptora, de manera que puedan ser observados por la tripulación de la aeronave interceptada, con el objeto de persuadirla a obedecer las órdenes transmitidas.
- 9.5 Las medidas de neutralización se efectúan a continuación de las medidas de persuasión, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en el disparo de proyectiles, hechos por la aeronave interceptora, con la finalidad de provocar daños e impedir el proseguimiento del vuelo de la aeronave hostil y solamente podrán ser utilizadas como último recurso y después del cumplimiento de todos los procedimientos de interceptación.

Artículo 10º.- Lineamientos generales para los procedimientos de interceptación de aeronaves en la superficie

- 10.1 Los procedimientos de interceptación de aeronaves que se encuentren en un aeródromo ilegal, aeródromo no controlado o fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua, incluyen medidas de identificación, intervención, persuasión y neutralización, en forma progresiva y siempre que la medida anterior no tuviera éxito, ejecutadas por aeronaves interceptoras de la Fuerza Aérea del Perú.
- 10.2 Las medidas de identificación tienen por finalidad determinar o confirmar la identidad de una aeronave o vigilar su comportamiento. Tales medidas incluyen el reconocimiento a distancia, la confirmación de matrícula, la aproximación de la aeronave interceptora a la aeronave interceptada para efectuar el interrogatorio por intermedio de comunicación radial y la realización de señales visuales.
- 10.3 Las medidas de intervención se efectúan a continuación de las medidas de identificación, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en indicar a la aeronave interceptada que se mantenga estacionada esperando el arribo de la Policía Nacional del Perú y del Ministerio Público o que apague los motores, si los tuviera encendidos, y se detenga para el fin antes señalado.
- 10.4 Las medidas de persuasión se efectúan a continuación de las medidas de intervención, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en indicar a la aeronave interceptada que, en caso desacate las instrucciones de la aeronave interceptora, será declarada aeronave hostil y que podrá ser inutilizada mediante el empleo de las armas, con el objeto de persuadirla a obedecer las órdenes transmitidas.
- 10.5 Las medidas de neutralización se efectúan a continuación de las medidas de persuasión, en caso que estas últimas no hayan tenido éxito. Consisten en el disparo de proyectiles, hechos por la aeronave interceptora, con la finalidad de provocar daños e inutilizar la aeronave hostil y solamente podrán ser utilizadas

como último recurso y después del cumplimiento de todos los procedimientos de interceptación.

Artículo 11º.- Procedimientos específicos

- 11.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil, establecerá los procedimientos específicos para la interceptación de aeronaves en el Apéndice correspondiente de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General.
- 11.2 Los procedimientos específicos para las medidas de identificación e intervención, serán establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 11.3 Los procedimientos específicos para las medidas de persuasión y neutralización, serán elaborados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, a propuesta del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. La aprobación de tales procedimientos requerirá de la previa opinión favorable del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Artículo 12º.- Regulación detallada del empleo y uso de la fuerza

El empleo y uso de la fuerza en los procedimientos de interceptación de aeronaves, deberá ser regulado de manera detallada a nivel estratégico por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y a nivel operacional y táctico por la Fuerza Aérea del Perú, elaborándose las correspondientes reglas de empleo y uso de la fuerza. A dicho efecto, se deberán tener en cuenta los principios rectores establecidos en la presente ley y los procedimientos establecidos en el Apéndice correspondiente de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General.

Artículo 13º.- Registro de los procedimientos de interceptación

Los procedimientos de interceptación de aeronaves serán registrados en registros audiovisuales o por cualquier otro medio tecnológicamente factible y confiable. Las grabaciones deben evidenciar el cumplimiento de todos los procedimientos establecidos en la presente Ley, en la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General y en la normatividad del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea del Perú relacionadas con la interceptación de aeronaves.

Artículo 14º.- Revisión periódica de los procedimientos de interceptación

- 14.1 Los procedimientos establecidos en la presente Ley serán objeto de evaluación periódica, para su perfeccionamiento.
- 14.2 A dicho efecto, se reunirán por lo menos una vez a año representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección General de Aeronáutica Civil, Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Ministerio de Defensa, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y Fuerza Aérea del Perú.

La convocatoria será efectuada por el Ministro de Estado en el Despacho de Defensa.

Artículo 15º.- Eximente de responsabilidad penal

- 15.1 Estará exento de responsabilidad penal el personal de las Fuerzas Armadas que al ejecutar la interceptación de una aeronave, de estricto cumplimiento a la presente Ley, a la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General y a la normatividad del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea del Perú, relacionadas con el empleo y uso de la fuerza en los procedimientos de interceptación de aeronaves.
- 15.2 Cuando el personal de las Fuerzas Armadas sometido a una investigación fiscal o proceso penal ante el Ministerio Público y/o el Poder Judicial y/o el Fuero Militar Policial, como consecuencia de la interceptación de una aeronave, invoque el eximente referido en el numeral 15.1 de la presente Ley o el de legítima defensa, los Fiscales del Ministerio Público, los Jueces del Poder Judicial y los Fiscales y Jueces del Fuero Militar Policial, procederán de conformidad con lo establecido en los artículos 2º y 3º de la Ley N° 27936, Ley de Condiciones del Ejercicio de la Legítima Defensa.

Artículo 16º.- Eximente de responsabilidad civil

- 16.1 En caso se acredite que el personal de las Fuerzas Armadas que ejecutó la interceptación de una aeronave, ha dado estricto cumplimiento a la presente Ley, a la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General y a la normatividad del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea del Perú, relacionadas con el empleo y uso de la fuerza en los procedimientos de interceptación de aeronaves, estarán exentos de responsabilidad civil respecto de los daños causados a la aeronave interceptada, sus tripulantes, pasajeros y los bienes de aquellos:
- a) Los funcionarios públicos y el personal de las Fuerzas Armadas que intervinieron en la ejecución de los procedimientos de interceptación;
 - b) El Estado Peruano, Ministerio de Defensa, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Ejército del Perú, Marina de Guerra del Perú y Fuerza Aérea del Perú.
- 16.2 Esta exención de responsabilidad civil no se aplica respecto de los daños causados:
- a) A los terceros en la superficie.
 - b) A los tripulantes y pasajeros de la aeronave interceptada, cuando ésta hubiera sido objeto de un acto de interferencia ilícita.
 - c) A los pasajeros civiles ajenos a la operación hostil de la aeronave interceptada.

Artículo 17º.- Derecho de legítima defensa del Estado Peruano

Ninguna de las disposiciones de la presente Ley se interpretará en el sentido que modifica en modo alguno el derecho inmanente de legítima defensa en caso de ataque armado que ostenta el Estado Peruano de acuerdo a lo estipulado en el artículo 51º de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 18º.- Derecho de legítima defensa del personal de las Fuerzas Armadas

Excepcionalmente, las tripulaciones de las aeronaves interceptoras pueden usar las armas en defensa propia o de otras personas, en caso de peligro inminente de muerte o lesiones graves, o con el propósito de evitar la comisión de un delito particularmente grave que entrañe una seria amenaza para la vida, o con el objeto de detener a una persona que represente ese peligro y oponga resistencia a su autoridad, o para impedir su fuga, y sólo en caso de que resulten insuficientes las medidas menos extremas para lograr dichos objetivos.

II. EXPOSICION DE MOTIVOS.-

1. LA SOBERANIA AÉREA

El artículo 1º del Convenio de Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en adelante Convenio de Chicago), establece que *"cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio"*, señalando su artículo 2º que *"el territorio de un Estado comprenderá las extensiones territoriales y las aguas jurisdiccionales adyacentes a ellas, siempre que estén bajo la soberanía, jurisdicción, protectorado o mandato de dicho Estado"*.

El artículo 54º de la Constitución Política del Perú de 1993 establece que *"El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado"*.

Asimismo, el artículo 3º de la Ley N° 27261 del 9 de mayo de 2000, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, modificado por Ley N° 29941 del 21 de noviembre de 2012, establece que *"El Estado ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente, de conformidad con la Constitución Política del Perú y las normas aplicables de derecho internacional"*.

De conformidad con lo establecido en los artículos 2º, párrafo 2, y 3º de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982 (en adelante CONVEMAR), la soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, hasta un límite que no exceda de doce (12) millas marinas medidas a partir de las líneas de base. Sobre este particular, cabe señalar que en mérito al párrafo 178 del Fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya del 27 de enero de 2014, mediante el cual se resolvió el caso concerniente a la delimitación marítima entre Perú y Chile, el Perú ha declarado formalmente que la expresión "dominio marítimo" que se encuentra en la Constitución Política de 1993, es utilizada de acuerdo con la definición de los espacios marítimos previstos en la CONVEMAR y la Corte Internacional ha considerado que esta declaración constituye una vinculación formal de Perú. Como consecuencia de ello, el Perú se ha comprometido a adecuar su normatividad interna a los principios establecidos en la CONVEMAR.

El régimen jurídico del espacio ultraterrestre, que se encuentra sobre el espacio aéreo nacional, es diametralmente opuesto al del espacio aéreo, por cuanto el espacio ultraterrestre es considerado como patrimonio común de la humanidad o “*res communis omnium*”, de acuerdo con el Tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, aprobado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas el 27 de diciembre de 1966.

Es pertinente señalar que si bien no existe un instrumento internacional que establezca el límite entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, el derecho internacional consuetudinario ha establecido el derecho de paso inocente en el espacio aéreo nacional a favor de los objetos espaciales y de los objetos aeroespaciales cuyo destino sea el espacio ultraterrestre, durante el despegue y/o regreso a la atmósfera terrestre, tal y como lo ha señalado la Comisión sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con Fines Pacíficos – COPUOS, en los Documentos A/AC.105/635 de 15 de febrero de 1996 y A/AC.105/C.2/L.249/Add.1 del 1 de febrero de 2005.

2. ABSTENCIÓN DE EMPLEO DE LAS ARMAS CONTRA AERONAVES CIVILES EN VUELO

En el Vigésimo Quinto Periodo de Sesiones Extraordinario de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, llevado a cabo el 10 de mayo de 1984, fue aprobado por unanimidad el texto del “Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, que incorpora el Artículo 3 bis, que establece que “*todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo*”, señalando posteriormente que “*La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas*”. El referido Protocolo entró en vigor el 1 de octubre de 1998.

El Perú no se ha adherido al referido Protocolo, sin embargo la doctrina mayoritariamente aceptada considera que el principio de abstención del uso de las armas contra aeronaves civiles en vuelo, resulta vinculante por ser una norma de derecho aeronáutico internacional consuetudinario.

Mediante Resolución Directoral N° 325-2014-MTC-12 del 17 de julio de 2014, publicada en el Diario Oficial “El Peruano” el 24 de agosto de 2014, se aprobó el texto de modificación de la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91 – Reglas de Vuelo y Operación General. El literal b) del numeral 91.270 – Interceptación, prescribe que *“La interceptación de aeronaves civiles está regida por esta regulación y las directrices administrativas del Estado Peruano, en cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y, especialmente en cumplimiento del Artículo 3 d), en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado”*.

El Apéndice I - Interceptación de Aeronaves Civiles de la RAP 91, establece como norma el “principio de abstención del empleo de las armas” en la interceptación de aeronaves civiles, señalando que el uso de balas trazadoras para llamar la atención, entraña un riesgo y que se deben tomar las medidas pertinentes para evitar su uso a fin de no poner en peligro la vida de las personas a bordo o la seguridad de la aeronave y estableciendo, además, que las aeronaves interceptoras que realicen las maniobras de identificación visual deben tomar precauciones para evitar el sobresalto de la tripulación de vuelo o de los pasajeros de la aeronave interceptada.

Los procedimientos de interceptación establecidos en el Apéndice I de la RAP 91, son de conocimiento público y, en particular, de la comunidad aeronáutica, al haber sido incorporados en la Publicación de Información Aeronáutica del Perú – AIP PERU.

3. EL ESTATUTO DE LA AERONAVE HOSTIL – LEGISLACIÓN COMPARADA

En la República Federativa de Brasil, la Ley N° 9.614 del 5 de marzo de 1998, establece que la aeronave clasificada como hostil, queda *“sujeta a la medida de destrucción”*. Dicha norma fue regulada por el Decreto N° 5.144 del 16 de julio del 2004, que precisa que la aeronave sospechosa de tráfico de sustancias estupefacientes y drogas afines, que no siga los procedimientos de coerción, *“será clasificada como aeronave hostil y estará sujeta a medida de destrucción.”* Cabe señalar que la República Federativa de Brasil ha ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Chicago, que incorpora el Artículo 3 bis, el 21 de enero de 1987.

En la República de Colombia, se ha establecido de manera más precisa el estatuto jurídico de la aeronave hostil, en el Adjunto 1 al Apéndice D, Procedimientos para la Interceptación de Aeronaves, del Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC 5 – Reglamento del Aire, aprobado por Resolución de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil N° 05036 del 18 de septiembre de 2009.

El RAC 5 considera aeronave hostil a aquella aeronave que viola el espacio aéreo nacional con fines presuntamente ilícitos o que implica una amenaza contra instalaciones gubernamentales, centros vitales de la Nación, la población, sus recursos y la Fuerza Pública, o que efectúa cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora dentro de un proceso de interceptación o que desacata reiterada e injustificadamente sus instrucciones, señalando taxativamente que la aeronave civil que es declarada hostil, *“no es considerada como una aeronave civil”*, lo que *“obliga la aplicación de la fuerza para minimizar o evitar el la amenaza”*.

Esta fórmula legal, que le quita la categoría de aeronave civil a la aeronave declarada hostil, permite a la Fuerza Aérea Colombiana emplear la fuerza letal contra aeronaves hostiles, sin contravenir el principio de abstención de empleo de las armas contra las aeronaves civiles al que la República de Colombia se encuentra obligada por haber ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Chicago, que incorpora el Artículo 3 bis, el 10 de marzo de 1989.

En la República Bolivariana de Venezuela, la Ley de Control para la Defensa integral del Espacio Aéreo del 22 de mayo de 2012, establece que *“Cuando la aeronave sea identificada hostil, por desacatar las medidas de interceptación o persuasión...”*, es *“susceptible de ser objeto de aplicación de medidas de inutilización”*.

En el Estado Plurinacional de Bolivia, la Ley N° 521 del 22 de abril de 2014, Ley de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, establece que *“Agotadas las medidas y acciones preventivas disuasivas y coercitivas sobre aeronaves declaradas hostiles, previa advertencia, éstas quedan sujetas a las medidas y acciones reactivas consistentes en el empleo de la fuerza, mediante la agresión física o represión contra la aeronave, cuyo resultado puede manifestarse en daños, derribo o destrucción de la aeronave, como derecho a la legítima defensa del Estado...”*. Cabe señalar que el Estado Plurinacional de Bolivia también ha

ratificado el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Chicago, que incorpora el Artículo 3 bis, el 9 de julio de 1998.

4. EL EMPLEO DE LA FUERZA LETAL CONTRA LAS AERONAVES HOSTILES REQUIERE DE UNA NORMA CON RANGO DE LEY QUE ESTABLEZCA LOS PRINCIPIOS RECTORES Y LAS CONDICIONES BAJO LAS CUALES UNA AERONAVE CIVIL PIERDE TAL CONDICIÓN

El artículo 7º del Decreto Legislativo N° 824 del 24 de abril de 1996, Ley de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas, establece que *“La Fuerza Aérea del Perú en cumplimiento de su función está facultada para interceptar las aeronaves nacionales y extranjeras que sobrevuelen el espacio aéreo en las zonas cocaleras a efectos de establecer su identificación, naturaleza del vuelo y destino final. Si la aeronave interceptada se negase a proporcionar la información solicitada o acatar las disposiciones de la autoridad aérea, será pasible de las medidas interdictivas apropiadas, considerándose incluso su derribamiento”*.

No obstante lo anterior, debe tenerse presente que mediante Sentencia del Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional del 9 de septiembre de 2009, recaída en el Expediente N° 00002-2008-PI/TC, en el Proceso de Inconstitucionalidad interpuesto contra la Ley N° 29166 -cuyo Reglamento autorizaba el uso de la fuerza letal para interceptar aeronaves que desacaten las disposiciones referidas a la interceptación- se ha establecido que los principios rectores para el uso de la fuerza letal por parte de las Fuerzas Armadas, deben estar contemplados en una norma con rango de ley. En el considerando 58 de la referida sentencia se señala que *“a fin de asegurar el respeto a la Constitución, los principios rectores para el uso de la fuerza deben estar contemplados en la ley y no en un reglamento”*.

El uso de la fuerza letal por parte de las Fuerzas Armadas, si bien tiene sustento constitucional, debe ser ejercido en armonía con el Derecho Internacional y, específicamente, con el Derecho Internacional de los Derechos Humanos que, exige, para estos casos, que los principios rectores estén contenidos en una norma con rango de ley. En tal sentido, mientras no se promulgue una ley que establezca los principios básicos para la interceptación de aeronaves, incluyendo su neutralización, no se podrá emplear la fuerza letal en la interceptación de aeronaves hostiles.

Asimismo, con la finalidad de no contravenir el principio de abstención del uso de las armas contra aeronaves civiles en vuelo, contemplado en el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio de Chicago, que incorpora el Artículo 3 bis, se requiere que mediante una norma con rango de ley se establezca que la aeronave civil que sea declarada hostil, pierde la condición de aeronave civil y puede ser objeto de medidas de neutralización que comprenden el empleo de la fuerza letal, habida cuenta que la definición de aeronave civil se encuentra contemplada en el numeral 38.3 del artículo 38º de la Ley N° 27261 del 9 de mayo de 2000, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, el cual no establece distinción alguna entre las aeronaves civiles y hostiles.

A tal efecto, es recomendable incorporar a la legislación nacional algunas de las normas contenidas en el Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC 5 – Reglamento del Aire, relacionadas con la interceptación de aeronaves, las cuales regulan de manera más ordenada y completa el estatuto de la aeronave hostil, las condiciones para el empleo de la fuerza, la capacidad de interceptar aeronaves en la superficie y las fases para la neutralización de aeronaves hostiles, por citar algunos ejemplos.

5. MODIFICACIÓN DE LA ZONA DE IDENTIFICACIÓN DE DEFENSA AÉREA

Mediante Resolución Directoral N° 0090-91-TC/15.12 del 9 de octubre de 1991, modificada con Resolución Directoral N° 0041-94-MTC/15.12 del 4 de agosto de 1994, expedidas por la entonces Dirección General de Transporte Aéreo, se ha establecido la denominada Zona de Identificación de Defensa Aérea – ADIZ, dentro de la cual se exige la pronta identificación, ubicación y control de aeronaves. Esta se extiende desde la cordillera hacia el oriente y no comprende la región de la costa ni el dominio marítimo.

Los procedimientos de interceptación de aeronaves establecidos por el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, únicamente contemplan la posibilidad de emplear la fuerza contra aeronaves de Estado extranjeras que violan el espacio aéreo nacional y contra aeronaves civiles infractoras dentro de la ADIZ. En tal sentido, cabría la posibilidad de que una aeronave civil infractora que saliera de la ADIZ, encontrándose aún dentro del espacio aéreo nacional, no pudiese ser neutralizada, pese a que continuaría siendo una amenaza contra la soberanía nacional y contra la seguridad de la población. Asimismo, cabría la posibilidad de que se emplee la fuerza contra una aeronave de Estado infractora dentro del espacio aéreo nacional hasta las doscientas millas.

Extender la ADIZ hasta las primeras doce millas del dominio marítimo, estableciéndose que únicamente dentro de dicho límite se podrá emplear la fuerza contra aeronaves de Estado o aeronaves civiles infractoras, permitiría ejecutar más eficientemente los procedimientos de interceptación de aeronaves y, al mismo tiempo, permitiría que el Estado peruano adecue sus normas internas al CONVEMAR, que establece un régimen de soberanía aérea distinto al contemplado en la Constitución Política del Perú de 1993.

6. NUEVOS TIPOS DE AMENAZAS CONTRA LA AVIACIÓN CIVIL

Es pertinente mencionar que, luego de los ataques perpetrados por la organización terrorista Al-Qaeda el 11 de setiembre de 2001 contra el World Trade Center y el Pentágono, quedó demostrado que las aeronaves civiles pueden ser empleadas como armas, con consecuencias devastadoras.

En el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional, aprobado en Beijing el 10 de septiembre de 2010, que aún no ha entrado en vigor, se reconocen nuevas amenazas contra la aviación civil internacional, como la utilización de aeronaves en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente, o para transportar, descargar o liberar armas biológicas, químicas o nucleares, entre otras graves amenazas, que *“ponen en peligro la seguridad y protección de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos, los aeropuertos y la navegación aérea y socavan la confianza de los pueblos del mundo en el desenvolvimiento seguro y ordenado de la aviación civil para todos los Estados”*. En dicho instrumento internacional se establece que *“Los Estados Partes procurarán tomar, de acuerdo con el derecho internacional y sus propias leyes, todas las medidas que sean factibles para impedir la comisión de los delitos previstos...”*

Artículo 3 bis del Convenio de Chicago, no contempla el empleo de armas contra aeronaves civiles en vuelo ante la presunción de un inminente ataque terrorista o de un atentado contra la seguridad nacional. No obstante ello, de acuerdo a lo señalado en el artículo 51º de la Carta de las Naciones Unidas, *“Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas”*.

Según la doctrina mayoritariamente aceptada, el derecho de legítima defensa incluye la denominada “legítima defensa anticipada”, en virtud de la cual los Estados no están obligados a sufrir un ataque para ejercitar el derecho de defensa, sino que podrían ejercerlo en base a la evidencia incontrovertible de que un ataque en su contra es inminente.

En base a lo anteriormente expuesto, resulta necesario contemplar en la legislación nacional la posibilidad del empleo de la fuerza contra aeronaves hostiles que representen las amenazas descritas en el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional, aprobado en Beijing el 10 de septiembre de 2010, en armonía con el derecho a la legítima defensa de los Estados.

7. CONSECUENCIAS NEFASTAS DEL DELITO DE TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS

En el preámbulo de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, aprobada en Viena el 20 de diciembre de 1988, se establece que la magnitud y la tendencia creciente de la producción, la demanda y el tráfico ilícitos de tales sustancias *“representan una grave amenaza para la salud y el bienestar de los seres humanos y menoscaban las bases económicas, culturales y políticas de la sociedad”*, que los vínculos que existen entre el tráfico ilícito y otras actividades delictivas organizadas relacionadas con él *“socavan las economías lícitas y amenazan la estabilidad, la seguridad y la soberanía de los Estados”* y que el tráfico ilícito genera considerables rendimientos financieros y grandes fortunas *“que permiten a las organizaciones delictivas transnacionales invadir, contaminar y corromper las estructuras de la administración pública, las actividades comerciales y financieras lícitas y la sociedad a todos sus niveles”*.

El delito de tráfico ilícito de drogas, se encuentra íntimamente vinculado a delitos de lesa humanidad como el terrorismo, con el cual mantiene una relación simbiótica, y a otros delitos especialmente graves, como la trata de personas, el sicariato, asesinatos colectivos, lavado de activos, minería ilegal, tala ilegal, corrupción de funcionarios, tráfico de armas y asociación ilícita para delinquir.

La Sala de Casación Penal del Tribunal Supremo de Venezuela, en la sentencia Nº 359 del 28 de marzo de 2000, ha considerado el delito de tráfico ilícito de drogas como delito de lesa humanidad, por la gravedad del daño social que

causa y por la importancia del bien jurídico afectado, como la salud emocional y física de la población y la preservación de un Estado en condiciones de garantizar el progreso, el orden y la paz pública. Dicha sentencia fue ratificada por la Sala Constitucional del Tribunal Supremo, mediante ejecutoria del 2 de abril de 2001, la cual consideró que el texto del artículo 7º, literal k) del Estatuto de Roma establece que constituyen delitos de lesa humanidad otros actos inhumanos de carácter similar que causen intencionalmente grandes sufrimientos o atenten gravemente contra la integridad física o la salud mental o física.

El 7 de mayo de 2010, el entonces Presidente de Colombia, Álvaro Uribe Vélez, declaró que *"el mayor porcentaje de delitos de lesa humanidad en Colombia (...) ha tenido que ver con el narcotráfico"*, declarándose partidario de tratarlo de la misma manera. *"¿Cómo no vamos a considerar el narcotráfico como delito de lesa humanidad, si es el que destruyó la Corte Suprema, el que produjo el holocausto de la justicia?"*, dijo en referencia a la toma del Palacio de Justicia en 1985.

En el Perú, el magistrado del Tribunal Constitucional Fernando Calle Hayen, propuso en la sede del Parlamento Andino, el 31 de mayo de 2014, que los casos de narcotráfico y minería ilegal sean considerados delitos de lesa humanidad por el enorme daño que causan a la sociedad y su consecuente corrupción de funcionarios que debilita a las instituciones democráticas.

El empleo de la fuerza letal contra las aeronaves sospechosas de tráfico ilícito de drogas se justifica plenamente por la gravedad de la amenaza que representa dicho ilícito penal contra la soberanía del Estado peruano y contra la paz y la seguridad de la población.

Debe tenerse presente, además, que en virtud de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, aprobada en Viena el 20 de diciembre de 1988, los Estados se han obligado a *"hacer frente con mayor eficacia a los diversos aspectos del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas que tengan una dimensión internacional."*

8. LA ABSTENCIÓN DEL USO DE LAS ARMAS CONTRA AERONAVES EMPLEADAS EN EL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS GENERA IMPUNIDAD

Como se ha mencionado anteriormente, los procedimientos de interceptación de aeronaves son de conocimiento público y en particular de la comunidad aeronáutica, al ser difundidos en la Publicación de Información Aeronáutica AIP PERU.

Los pilotos de las aeronaves que se emplean en el tráfico ilícito de drogas y en otros delitos, saben por intermedio del AIP PERU que las aeronaves interceptoras de la Fuerza Aérea del Perú no pueden emplear la fuerza para neutralizar a las aeronaves interceptadas, ni realizar disparos de advertencia, ni efectuar maniobras que pongan en sobresalto a la tripulación y pasajeros de tales aeronaves. Como consecuencia de ello, desacatan las disposiciones de las aeronaves interceptoras y continúan con su rumbo, consumando el indicado delito con absoluta impunidad.

La situación antes descrita ha permitido a las organizaciones criminales el establecimiento de un puente aéreo para el tráfico ilícito de drogas entre el Perú y Bolivia. Según las estadísticas que maneja el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, sólo en el mes de enero de 2015, se han avistado sesenta (60) vuelos de este tipo, efectuados principalmente por aeronaves monomotores con matrícula boliviana, con una capacidad de carga de quinientos (500) kilogramos de cocaína, aproximadamente.

El hecho de establecer procedimientos de interceptación en los cuales se autorice el empleo de la fuerza letal contra las aeronaves hostiles, tendría un efecto disuasivo, ya que tales procedimientos se difundirían a través del AIP PERU y serían de conocimiento de los pilotos que se dedican al tráfico ilícito de drogas y delitos conexos.

Esto ha venido ocurriendo en Colombia y Brasil, debido a que sus respectivos AIP contemplan procedimientos de interceptación de aeronaves hostiles con el empleo de fuerza letal, que son de conocimiento público, lo que ha traído como consecuencia que las aeronaves hostiles que son interceptadas aterricen luego de que las aeronaves interceptoras efectúan los disparos de advertencia, no habiendo sido necesario, hasta la fecha, inutilizar tales aeronaves mediante el empleo de la fuerza letal.

9. RESULTA NECESARIO ESTABLECER EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD PENAL Y CIVIL ESPECÍFICOS PARA EL PERSONAL QUE PARTICIPA EN LA INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES

Merecen un tratamiento especial los daños, lesiones o muerte producidos como consecuencia de un procedimiento de interceptación de aeronaves, en el cual el personal de las Fuerzas Armadas interviniente haya dado estricto cumplimiento a la Ley sobre la materia, la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General, la normatividad del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea del Perú relacionadas con el empleo y uso de la fuerza en los procedimientos de interceptación de aeronaves.

Los incisos 8 y 11 del artículo 20º del Código Penal contienen eximentes de responsabilidad relacionados con el cumplimiento del deber; sin embargo, la doctrina y la jurisprudencia exigen el requisito de proporcionalidad entre el bien jurídico sacrificado y el bien jurídico protegido, que no necesariamente se configuraría en el caso que de la inutilización de una aeronave hostil como consecuencia de un procedimiento de interceptación. Cabe señalar que uno de los elementos del delito es la antijuricidad, no siendo legalmente posible sancionar una conducta lícita.

Por otra parte, el artículo 1971º del Código Civil, contempla eximentes de responsabilidad civil relacionados con el ejercicio regular de un derecho, la legítima defensa propia o de terceros y la pérdida, destrucción o deterioro de un bien por causa de la remoción de un peligro inminente, producidos en estado de necesidad, los cuales no comprenden en modo alguno los casos en los cuales el personal de las Fuerzas Armadas, de manera lícita, producen daños como consecuencia de un procedimiento de interceptación de aeronaves, sobre todo si tenemos en cuenta que de acuerdo a los principios que regulan la responsabilidad civil extracontractual, para poder dar nacimiento a la obligación de indemnizar necesaria una conducta antijurídica o ilegítima.

Por las razones antes mencionadas y con la finalidad de proporcionar una mayor protección jurídica al personal que interviene en la interceptación de aeronaves, resulta necesario que se establezcan eximentes de responsabilidad penal y civil cuyo sustento sea el estricto cumplimiento de la Ley, la Regulación Aeronáutica del Perú – RAP 91, Reglas de Vuelo y Operación General, la normatividad del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea del Perú, relacionadas con el empleo y uso de la fuerza en los procedimientos de

interceptación de aeronaves, debido a que aquellos comportamientos no revisten antijuricidad.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO.-

La presente norma no generará ningún gasto para el erario nacional. Por el contrario, genera un beneficio al permitir que la Fuerza Aérea del Perú intercepte de manera más eficiente las aeronaves hostiles, en resguardo de la soberanía del Estado y del derecho a la paz y a la seguridad de la población y en armonía con la Constitución Política del Estado, los tratados internacionales ratificados por el Perú y demás normas de derecho internacional aplicables.

IV. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El proyecto de Ley que se fundamenta, no colisiona con norma constitucional alguna, resultando por tanto coherente con el ordenamiento jurídico y su efecto en el sistema jurídico nacional es positivo, pues se traduce en el establecimiento de principios rectores para el empleo de la fuerza en la interceptación de aeronaves hostiles, de conformidad con la Sentencia del Pleno Jurisdiccional del Tribunal Constitucional del 9 de septiembre de 2009, recaída en el Expediente N° 00002-2008-PI/TC.