

**DECRETO SUPREMO QUE ADECUA EL REGLAMENTO DE LA LEY DE
AERONÁUTICA CIVIL, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 050-2001-
MTC, A LA LEY N° 27261, LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ**

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.1. Antecedentes

La Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, rige la actividad aeronáutica civil, entendida como el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Mediante Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, publicado el 26 de diciembre de 2001, se aprobó el Reglamento de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, siendo conveniente adecuar los artículos 18° y 42° a lo dispuesto en la citada Ley, según se expone en adelante.

I.2. De la adecuación del artículo 18° del citado Reglamento, referido al ingreso, tránsito y salida de aeronaves del territorio nacional.

El artículo 18° del Reglamento de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, sobre los principios generales que rigen la circulación aérea, dispone lo siguiente:

“Artículo 18°.- El ingreso, tránsito y salida de aeronaves de territorio nacional se rige por lo establecido en la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico “Reglamento del Aire” del presente Reglamento y demás disposiciones que emita la DGAC.”

Mediante Ley N° 29941 publicada el 22 de noviembre de 2012, se precisó el artículo 3° y el primer numeral del artículo 14° de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, quedando redactados con el texto siguiente:

*“Artículo 3°.- De la soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo
El Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente, de conformidad con la Constitución Política del Perú y las normas aplicables de derecho internacional”.*

*“Artículo 14°.- De la libertad de circulación
14.1 El despegue, vuelo y aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio peruano, su mar adyacente hasta el límite de las doscientas (200) millas marinas y el espacio aéreo que los cubre, con sujeción a las normas aplicables de derecho internacional y de acuerdo a la presente Ley y su Reglamentación.”*

La Ley N° 29941 efectuó precisiones a los artículos 3° y 14° de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, con el objeto de reforzar su compatibilidad con la Constitución Política del Perú.

En el marco del artículo 54° de la Constitución Política del Perú, conforme al cual el Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo, sin perjuicio de las libertades de comunicación; y, teniendo en cuenta las precisiones efectuadas por la Ley N° 29941 a los artículos 3° y numeral 14.1 del artículo 14° de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, el presente Decreto Supremo busca adecuar el artículo 18° del Reglamento de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, de modo que se recojan en él



claramente la disposición constitucional y los artículos de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú mencionados.

Con la precisión efectuada en la Ley N° 29941 se ha establecido claramente en sus artículos 3° y primer numeral del artículo 14° de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, que el Estado peruano ejerce soberanía y jurisdicción sobre su espacio aéreo y que el despegue, vuelo y aterrizaje de aeronaves es libre en este espacio, con sujeción a las normas aplicables de derecho internacional, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su reglamentación.

De esta manera, resulta también necesario concordar la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, modificada por la Ley N° 29941, con su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC. Con este fin es preciso adecuar el contenido del artículo 18° del citado reglamento en lo que respecta al ingreso, tránsito y salida de aeronaves del espacio aéreo y de esta forma hacerlo compatible con los artículos 3° y 14° de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

Para lograr lo anterior, la propuesta introduce dos párrafos en el artículo 18° del reglamento vigente. En el primer párrafo se hace expresa mención a los artículos 3° y 14° de la Ley y se recoge lo dispuesto en el artículo 54° de la Constitución Política del Perú, señalándose que la soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo se ejerce sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional.

En el segundo párrafo, a partir de la libertad de circulación consagrada en el artículo 14° de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú; y, de la libertad de comunicación reconocida en el artículo 54° de la Constitución Política del Perú, se contempla el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y aterrizaje técnico sin fines comerciales, con sujeción al Convenio sobre Aviación Civil Internacional,¹ (que fuera aprobado por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 10358), otros instrumentos internacionales de los que el Estado peruano es parte y demás normas de derecho internacional aplicables al Perú.

Esto contribuirá a que el Perú tenga una legislación aeronáutica que refleje el respeto a las libertades (sobrevuelo y escala técnica) consagradas en el Convenio de Chicago, otros instrumentos internacionales de los que el Perú es parte y demás normas de derecho internacional aplicables al Estado peruano; y, por ende, brinde mayor seguridad jurídica al sector aeronáutico no solo nacional sino internacional.

1.3. De la adecuación del artículo 42 del citado Reglamento, referido a la aprobación de las áreas circundantes a cada aeropuerto de uso público, que tienen la condición de zonas de dominio restringido de acuerdo el Plan Maestro respectivo.

El artículo 27° de la Ley N° 27261 - Ley de Aeronáutica Civil del Perú, modificado por la Ley N° 28525, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo, establece que las áreas circundantes a los aeropuertos son zonas de dominio restringido.



¹ El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito el 7 de diciembre de 1944, conocido como el Convenio de Chicago, tiene como fin que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidad y realizarse de modo sano y económico (Preámbulo del Convenio de Chicago, tercer párrafo). Este Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado (artículo 3° del Convenio de Chicago).

Asimismo, la Cuarta Disposición Complementaria de la citada Ley, dispone que el Poder Ejecutivo, mediante Decreto Supremo, establecerá las zonas de dominio restringido de las áreas circundantes a los aeropuertos, las que se determinarán conforme a las coordenadas UTM de validez universal. Además, señala que los propietarios de los bienes inmuebles que se encuentren en dichas áreas no podrán realizar ninguna construcción que importe la obligación de obtener una licencia de construcción.

Sin embargo, el artículo 42° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado mediante Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, establece que mediante Resolución Suprema del Sector Transportes y Comunicaciones, se determinan y aprueban las áreas circundantes a cada aeropuerto de uso público que tienen la condición de zonas de dominio restringido, de acuerdo al Plan Maestro respectivo.

Con lo cual en ambos instrumentos normativos (Ley y Reglamento) existe una diferencia en el rango legal del dispositivo con el que se determina las zonas de dominio restringido de los aeropuertos, así en la Ley se considera que debe aprobarse por Decreto Supremo y en el Reglamento se considera que debe aprobarse por Resolución Suprema.

El artículo 13° de la Ley N° 29158 – Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, señala que los reglamentos se ajustan a los principios de competencia, transparencia y jerarquía y no pueden trasgredir ni desnaturalizar la Ley.

Por lo expuesto, corresponde superar la inconsistencia existente a través de la adecuación del artículo 42° del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado con Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, a lo establecido por la Cuarta Disposición Complementaria de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, indicando que, mediante Decreto Supremo, se establecerán las zonas de dominio restringido de las áreas circundantes a los aeropuertos.

II. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Desde el punto de vista estrictamente jurídico, los beneficios que traerá la promulgación del presente Decreto Supremo se traducirán en una mejora significativa en el campo de la aeronáutica civil del Perú, en la medida que brindará un marco jurídico coherente entre la ley del sector y su respectivo reglamento, recogiendo los preceptos constitucionales respectivos, todo lo cual favorecerá la seguridad jurídica que brinde el país.

Así, se precisa de manera concordante con la Ley el rango normativo que debe tener el dispositivo que apruebe la determinación y aprobación de zonas de dominio restringido de las áreas circundantes a los aeropuertos. Igualmente, los operadores aéreos se verán beneficiados en la medida que el marco jurídico del sector se presenta claro y conocen a ciencia cierta sus derechos y obligaciones al respecto. En ese sentido, se cumple con la característica de predictibilidad y seguridad jurídica que todo ordenamiento jurídico debe reunir.

Desde el punto de visto económico, la promulgación de esta norma no generará gastos al Estado peruano, lo cual contribuye al manejo eficiente de los recursos públicos.



III. IMPACTO EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

El impacto del Decreto Supremo se traduce en la adecuación de los artículos 18° y 42° del Reglamento de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú. Esta adecuación busca ajustar lo establecido por el citado Reglamento a lo prescrito por la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, a fin de que exista compatibilización del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil con la Ley, en plena conformidad con la Constitución Política del Perú.

