

**UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

*ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO*



**“LA EXTENSIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO Y LAS IMPLICANCIAS  
JURÍDICAS EN LA SOBERANÍA AÉREA DEL PERÚ”**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
ABOGADO**

**PRESENTADO POR: BACH. ABEL ENRIQUE PASACHE JUSTO**

**ASESOR: DR. MARCO ZEVALLOS ECHEGARAY**

Lima – Perú

2016

## **DEDICATORIA:**

A Dios, por darme la fuerza y voluntad de terminar este trabajo,

A mi Madre, por guiarme desde niño a ser una persona responsable,

A mi Padre, por brindarme su respaldo moral, con esas palabras precisas en los momentos en que más los necesitaba,

A mi Esposa, por apoyarme incondicionalmente durante todo el tiempo, en especial en los momentos difíciles,

A mis Hijos, Abel y Gabriel por ser el motivo de mis logros, y mi razón de ser.

### **AGRADECIMIENTO:**

Al Dr. Ravello, por guiarme durante mi etapa de formación profesional,

Al Dr. Zevallos, por asesorarme en la elaboración de la presente tesis.

A mi Hermano, por su estar siempre alentándome.

A mi Tía Rogelia, por apoyarme en los inicios de la carrera

A mis familiares y amigos que confían en mí y por darme su apoyo moral para continuar con mi carrera profesional.

## RESUMEN

La presente investigación denominada “La Extensión del Dominio Marítimo y las Implicancias Jurídicas en la Soberanía Aérea del Perú” tuvo como objetivo determinar si el Fallo de la Corte Internacional de Justicia acerca de la Delimitación Marítima entre Perú y Chile tiene relación con la Soberanía Aérea del Perú, ya que nuestras Cartas de Navegación Aérea aún mantienen sus fronteras con el anterior límite con nuestro vecino país Chile.

Se analizó Fallos de la Corte Internacional de Justicia con antecedentes similares, donde se pudo evidenciar específicamente uno con iguales características que actualmente vive el Perú, llegando a reforzar el objetivo de la presente investigación.

El método de investigación es inductivo, el nivel de investigación es exploratorio, y tipo de investigación es básico. La muestra fue realizada a 02 grupos, el primer grupo constituido por 96 personas se le aplicó la técnica de la encuesta y el segundo grupo constituido por 4 funcionarios de 06 Entidades públicas se utilizó la técnica de la Entrevista.

Finalmente, se pudo comprobar que la extensión del Dominio Marítimo si está relacionado con la Soberanía Aérea del Perú.

**PALABRAS CLAVES:** Dominio Marítimo, Espacio Aéreo, Soberanía Aérea, Sobrevuelo y Territorio.

## **ABSTRACT**

This research called “The Extension of the Maritime Domain and Legal Implications in the Air Sovereignty of Peru” aimed to determinate if The Judgment of International Court of Justice about Maritime Dispute (Peru vs. Chile) is related to the Air Sovereignty of Peru, as our Air Navigation Chart still maintain its borders with the previous limit with our neighboring country Chile.

It was analyzed judgments of the International Court of Justice with similar backgrounds, where we could specifically highlight one similar characteristics who now lives Peru, arriving to reinforce the objective of this research.

The research method was inductive, the level of research was exploratory and type of research was basic. The sample was made to 02 groups, the first group consisting of 96 people and was applied the technique of the survey and the second group consisting of 4 Officers from 06 Public Entities and was applied the technique of the Interview

Finally, It was verified that The Extension of the Maritime Domain is related with the Air Sovereignty of Peru”

**KEYWORDS:** Maritime Domain, Airspace, Air Sovereignty, Overflight and Territory.

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación se remonta desde el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile y sus implicancias jurídicas sobre la Soberanía Aérea de Perú y por consecuente la actualización de la Carta de Navegación Aérea del Perú, que actualmente todavía mantiene la antigua frontera con Chile.

La presente investigación consta de los siguientes capítulos:

En el Capítulo I: Problema de Investigación, describimos la problemática relacionada entre la Extensión del Dominio Marítimo a consecuencia del Fallo de la Corte de Justicia Internacional y la Soberanía Aérea del Perú a Través de las Cartas de Navegación Aérea, formulamos los problemas de la investigación, planteamos los objetivos de la investigación, la justificación, las limitaciones y la viabilidad de la investigación.

En el Capítulo II: Marco Teórico; comentamos los antecedentes de la investigación tanto internacionales vinculados a casos similares de acuerdo a Fallos de la Corte Internacional de Justicia; así como nacionales vinculados a la Delimitación Marítima y su implicancia en la Soberanía Aérea, las bases teóricas que sustentan cada una de las variables, las bases legales que regulan el problema, la definición de términos básicos citados en la presente investigación, definimos la hipótesis e identificamos las variables y su correspondiente operacionalización.

En el Capítulo III: Metodología de la Investigación; desarrollamos el método, el diseño, tipo y nivel de la investigación. Así como la población y muestra estudiada, señalamos también las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

En el Capítulo IV: Resultados; corresponde a la Presentación, análisis e interpretación de los datos obtenidos de la entrevista y encuesta aplicada, así como la contrastación de las hipótesis respectivas

En el Capítulo V: Discusión de Resultados; Análisis e Interpretación de los resultados.

Finalizo presentando las Conclusiones, Recomendaciones, Referencias Bibliográficas y Anexos (entrevistas, encuesta y matriz de consistencia).

## ÍNDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
RESUMEN	IV
ABSTRACT	V
INTRODUCCIÓN	VI
INDICE	VIII
<b>CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</b>	<b>01</b>
1.1 Descripción del problema	01
1.2 Formulación del problema	03
1.3 Objetivo General	04
1.4 Objetivos Específicos	04
1.5 Justificación de la investigación	04
1.6 Limitaciones de la Investigación	05
1.7 Viabilidad de la Investigación	06
<b>CAPITULO II: MARCO TEÓRICO</b>	<b>07</b>
2.1. Antecedentes de la investigación	07
2.2. Bases Teóricas	16
2.3. Definiciones Conceptuales	23
2.4. Hipótesis	25
2.5. Variables	25
2.6. Operacionalización de las Variables	26
<b>CAPITULO III: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION</b>	<b>27</b>



3.1.	Tipo de investigación	27
3.2.	Población y Muestra	28
3.3.	Técnicas e Instrumentos de Investigación	29
<b>CAPITULO IV: RESULTADOS</b>		<b>31</b>
4.1.	Procesamiento de datos	31
4.2.	Contrastación de hipótesis	45
<b>CAPITULO V: DISCUSION DE RESULTADOS</b>		<b>47</b>
<b>CONCLUSIONES</b>		<b>55</b>
<b>RECOMENDACIONES</b>		<b>56</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>		<b>57</b>
<b>ANEXOS</b>		<b>59</b>

# CAPÍTULO I

## PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### 1.1 Descripción del Problema

Después de la Guerra del Pacífico en 1883, con el Tratado de Ancón, el Perú perdió la provincia de Tarapacá y adicionalmente Chile Tomo Posesión de las Provincias Tacna y Arica por el lapso de 10 años.

Luego de varias reuniones se Firma el Tratado de Lima en 1929, en la cual la Provincia de Tacna retornaría a la soberanía peruana y Arica se quedaría en posesión de Chile, con este tratado quedaba delimitado la frontera terrestre en forma definitiva entre Perú y Chile.

Sin embargo, no había quedado delimitado la frontera marítima entre ambos países, hasta el año 1947, en forma independiente, Chile emite “La Declaración de Chile de 1947” y el Perú “El Decreto del Perú de 1947”, ambos indicaban que tenían derechos soberanos sobre las 200 millas a partir de sus costas.

Durante los años siguientes Perú y Chile negociaron 12 instrumentos, relacionados al uso del dominio marítimo, como Conservación de Recursos Marítimos, Problemas de Pesquería, Control y Vigilancia entre otros; sin embargo, ninguno relacionado a una delimitación marítima en forma definitiva.

Ante la problemática existente, el Perú inicia una demanda en el año 2008 contra Chile ante la Corte Internacional de Justicia – Órgano Judicial de la Organización de las Naciones Unidas- con sede en la Haya, con la finalidad de que se defina la frontera marítima en forma equidistante y equitativa con referencia a sus costas así como el triángulo exterior (ya que Chile lo reconocía como aguas internacionales).

En el 2014, después de las diferentes diligencias la Corte Internacional de Justicia de la Organización de las Naciones Unidas con sede en la Haya, emite su fallo -el cual no es apelable- dando por concluida la disputa sobre de delimitación marítima entre Perú y Chile.

Sin embargo, en dicho fallo no se delimito definitivamente la frontera marítima, solo se dio un alcance general de cómo debería definirse la frontera marítima debido a que después de la 80 millas del paralelo del Hito 1, se procedía a medir las 200 millas en forma equidistante desde las costas de cada país.

A partir de esa fecha, hubo reuniones entre representantes de ambos países con la finalidad de establecer los hitos que delimiten la frontera marítima en forma definitiva.

De esta manera se logró delimitar en forma definitiva la Frontera Marítima del Perú, reconociendo derechos soberanos dominio marítimo sobre 50172.69 km<sup>2</sup>.

En el fallo que emite la Corte Internacional de Justicia, no se menciona acerca de la soberanía aérea, debido a que está incluida en la misma sentencia, ya que si se tiene el dominio marítimo sobre un determinado espacio también se obtiene la soberanía aérea que cubre dicho espacio.

Así también lo afirma la Constitución Política del Perú, en el primer párrafo del artículo 54, que habla sobre el territorio, que indica lo siguiente “El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre.

Es decir, desde que se tomó conocimiento del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la delimitación marítima entre Perú y Chile, el Perú también debió realizar las medidas correspondientes para hacer respetar nuestra soberanía aérea.

Sin embargo, después del fallo de la Corte Internacional de Justicia no se ha realizado hasta el momento una actualización con respecto a la soberanía del espacio aéreo del Perú, ya que hasta el momento nuestra soberanía aérea todavía mantiene la frontera entre Perú y Chile antes de la demanda.

Esto se puede evidenciar en las Cartas de Navegación Aérea, que son de conocimiento público, la misma que sufrió su última modificación en noviembre del 2015, sin que se publique con la extensión del Dominio Marítimo que el Perú ha adquirido.

Es por ello, que es necesario actualizar las Cartas de Navegación Aérea del Perú, y consecuentemente aplicar la soberanía aérea y delimitarla tal cual se ha delimitado nuestro dominio marítimo.

## **1.2 Formulación del Problema**

### **1.2.1 Formulación del problema general:**

PG ¿Cuáles son las implicancias jurídicas de la Soberanía aérea del Perú a causa de la extensión del Dominio Marítimo?

### **1.2.2 Formulación del problema específico:**

PE1 ¿Qué entidad estatal es la responsable de proteger nuestra soberanía aérea con relación a la extensión del Dominio marítimo?

PE2 ¿Qué entidad estatal autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea en relación a la extensión del Dominio Marítimo?

### **1.3 Objetivo general**

OG Determinar las implicancias jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú a causa de la extensión del Dominio marítimo.

### **1.4 Objetivos específicos**

OE1 Determinar la entidad estatal responsable de proteger nuestra soberanía aérea con relación a la extensión del Dominio marítimo.

OE2 Determinar la entidad estatal que autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

### **1.5 Justificación de la investigación**

#### **1.5.1 Justificación jurídica**

Desde que empecé a estudiar la profesión de Derecho, me involucre en la especialidad del Derecho Aeronáutico, debido a que es el campo donde laboro y además es un área muy poco estudiada y donde existen problemas jurídicos relacionados a la aviación.

Uno de los problemas, y para mí el más grave, es la violación que está siendo objeto nuestro país en la soberanía aérea, ya que desde que se emitió el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima Perú-Chile, no se han actualizado las cartas de Navegación del Espacio Aéreo Peruano con el nuevo territorio que nuestro país ha adquirido y las autoridades encargadas al parecer no están efectuando su labor.

### **1.5.2 Justificación Práctica**

En la presente investigación se quiere dar a conocer la importante relación que tiene el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú-Chile y su repercusión jurídica en la Soberanía Aérea del Perú.

Asimismo, dar a conocer que entidad estatal es la responsable de proteger nuestra soberanía aérea, así como la responsable de actualizar nuestras cartas de navegación aérea.

## **1.6 Limitaciones de la investigación**

### **1.6.1 Limitación Espacial**

El estudio de investigación se limitó a 06 entidades estatales que tienen relación con el Dominio Marítimo, Soberanía Aérea y las Publicación de Cartas del Perú:

- A. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.
- B. Marina de Guerra del Perú – Dirección de Hidrografía y Navegación
- C. Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil
- D. Fuerza Aérea del Perú
- E. Instituto Geográfico Nacional
- F. Ministerio de Relaciones Exteriores

De las cuales, solo 3 Entidades Públicas designaron a un funcionario para la entrevista, 1 Entidad respondió indicando que no era de su competencia el tema a investigar y 2 entidades que tienen que ver con la problemática no respondieron.

### **1.6.2 Limitación temporal**

El Tiempo de la entrevista a los funcionarios públicos fue limitado.

### **1.6.3 Limitación Documental**

Existe poca información sobre estudios en la soberanía aérea.

### **1.6.4 Recursos**

Los recursos económicos fueron limitados.

## **1.7 Viabilidad de la investigación**

En la presente investigación resulta viable, por cuanto se tiene que los problemas formulados pueden ser obtenidos de las diferentes entidades y por ello se puede cumplir con los objetivos que se han propuesto.

## CAPITULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1 Antecedentes de la investigación

##### 2.1.1 Antecedentes internacionales

###### **A. Caso relativo a la delimitación marítima en el mar negro (Rumania contra Ucrania) de fecha 03 de febrero del 2009**

El estado de Rumania interpone demanda contra Ucrania el 16 de setiembre del 2004 ante la Corte Internacional de Justicia sobre una controversia “relativa al establecimiento de una frontera marítima única entre los dos estados en el mar Negro a fin de delimitar la plataforma continental y zonas económicas respectivas”

Rumania pide respetuosamente a la Corte que establezca una frontera marítima única que divida las zonas marítimas de Rumania y Ucrania en el Mar Negro, con la descripción siguiente: a) desde el punto F, a  $45^{\circ} 05' 21''$  N,  $30^{\circ} 02' 27''$  E, en el arco de 12 millas marinas que rodea a la Isla de las Serpientes, hasta el punto X, a  $45^{\circ} 14' 20''$  N,  $30^{\circ} 29' 12''$  E; b) desde el punto X en un segmento recto hasta el punto Y, a  $45^{\circ} 11' 59''$  N,  $30^{\circ} 49' 16''$  E; c) a continuación, a lo largo de la línea equidistante de las costas adyacentes pertinentes de Rumania y Ucrania, desde el punto Y, pasando por el punto D, a  $45^{\circ} 12' 10''$  N,  $30^{\circ} 59' 46''$  E, hasta el punto T, a  $45^{\circ} 09' 45''$  N,  $31^{\circ} 08' 40''$  E; d) por último, a lo largo de la mediana entre las costas opuestas pertinentes de Rumania y Ucrania, desde el punto T, pasando por los puntos de coordenadas  $44^{\circ} 35' 00''$  N,  $31^{\circ} 13' 43''$  E y  $44^{\circ} 04' 05''$  N,  $31^{\circ} 24' 40''$  E, hasta el punto Z, a  $43^{\circ} 26' 50''$  N,  $31^{\circ} 20' 10''$  E.”



Ucrania solicita a la Corte que falle y declare que la línea que delimita la plataforma continental y las zonas económicas exclusivas entre Ucrania y Rumania sea la siguiente: a) desde el punto (punto 1) determinado en el artículo 1 del Tratado de 2003 sobre el régimen fronterizo entre Ucrania y Rumania, con coordenadas 45° 05' 21" N; 30° 02' 27" E, la línea es recta hasta el punto 2, con coordenadas 44° 54' 00" N; 30° 06' 00" E; b) desde el punto 2, la línea sigue un acimut de 156° hasta el punto 3, con coordenadas 43° 20' 37" N; 31° 05' 39" E; seguidamente, la línea sigue el mismo acimut hasta llegar a un punto en el que los intereses de terceros Estados podrían verse afectados.

La Corte observa que las partes no están de acuerdo en, si ya existe una frontera marítima acordada alrededor de la Isla de las Serpientes para todos los fines. Por lo tanto, tampoco están de acuerdo en el punto de partida de la delimitación que tiene que efectuar la Corte. Para aclarar las cuestiones que se están examinando, la Corte tiene que distinguir entre estos dos asuntos diferentes: en primer lugar, la determinación del punto de partida de la delimitación como función de la frontera terrestre y la frontera marítima territorial, como ya han determinado las partes; en segundo lugar, si existe una frontera marítima acordada alrededor de la Isla de las Serpientes y cuál es el carácter de dicha frontera, en concreto si separa el mar territorial de Ucrania de la plataforma continental y la zona económica exclusiva de Rumania, tal y como reivindica Rumania y niega Ucrania.

La Corte Internacional de Justicia analiza el caso y al ver que no había sido definido los límites marítimos, traza una línea equidistante provisional entre los dos estados, luego de ello se verifica si dicha línea equidistante provisional es equitativa, ya que al no ser equitativa la corte debe de realizar algunas modificaciones.

Rumania está conforme con la línea equidistante provisional; sin embargo Ucrania aduce que se debe modificar la línea equidistante provisional a las costas de Rumanía, ya que cuenta con mayor longitud de Costa.

La Corte Internacional de Justicia no toma en cuenta los argumentos de Ucrania y aplica el Principio de Proporcionalidad, es decir, realiza las modificaciones para que la línea equidistante provisional sea la más equitativa.

### **Conclusión**

La Corte Internacional de Justicia señala que la frontera marítima no debe asimilarse con una frontera estatal. Por lo que en su Fallo establece 5 puntos que delimitan en forma definitiva la frontera marítima, el punto 1 es la Intersección del límite exterior entre el mar de Rumania y el de ucrania, siguiendo por el arco de las 12 millas de la Isla de las Serpientes hasta el Punto 2, luego a lo largo de líneas equidistantes entre sus costas pasa por los puntos 3, 4 y 5, las mismas que hacen referencia al dato WGS 84.

Este Fallo, trae por consecuencia la soberanía aérea de ambos países.

### **B. Controversia territorial y marítima (Nicaragua contra Colombia) de fecha 13 de diciembre de 2007**

El 06 de diciembre del 2001, Nicaragua interpone demanda contra Colombia ante la Corte Internacional de Justicia sobre una controversia entre los dos estados atinentes al título sobre el territorio y a la delimitación marítima en el Caribe Occidental.

Colombia interpone excepciones preliminares a la Corte solicitando:

1. Que la controversia ha terminado.

2. La Corte no tiene competencia para conocer la demanda.

3. Desestime la demanda de Nicaragua

Por su parte Nicaragua contesta la excepción indicando principalmente:

1. Son inválidas las excepciones presentadas por Colombia

2. Que rechace la solicitud de Colombia en el sentido que la controversia “ha terminado”

La Corte señala que el 24 de marzo de 1928 se firmó en Managua un Tratado (Tratado de 1928), en la cual Colombia reconoce la soberanía de Nicaragua sobre la Costa Mosquito y las Islas Mangle Grande y Mangle Chico y Nicaragua reconoce soberanía a Colombia sobre las Islas de San Andrés, Providencia, Santa Catalina y demás islas e islotes que conforman el archipiélago de San Andrés.

La zona de los Cayos, Quitasueño y Serrana no se mencionaron en el Tratado porque que estaban en Litigio entre Colombia y Estados Unidos.

En 1930 se ratifica el Tratado de 1928 con el Acta de 1930, indicando que los Archipiélagos de San Andrés y Providencia no se extienden al Occidente del meridiano 82 de Greenwich.

En 1969, Nicaragua otorga concesiones en las zonas de Quitasueño y aguas que sobrepasaban el meridiano 82 hacia el este; por ello es que Colombia protesto amparándose en el Acta de 1930.

Nicaragua indicaba que ellos tenían derechos sobre la plataforma continental y que el Acta de 1930 no delimita una frontera marítima, por el contrario solo restringe la extensión de los archipiélagos de San Andrés.

En setiembre de 1972, Colombia y Estados Unidos firman el Tratado Vasquez-Saccio, donde indicaba que la zona de Quitasueño no está sometido a ejercicio de soberanía y que el Tratado de 1928 no se aplicaba a Roncador, Quitasueño y Serrana.

Colombia indica que una vez retirada la reclamación de soberanía por parte de Estados Unidos con respecto a Quitasueño, Roncador y Serrana, Colombia sería el único titular legítimo sobre dichos bancos, según al Tratado de 1928 y al Acta 1930.

En Octubre de 1972, Nicaragua protesta formalmente e indica que dichas zonas pertenecen a su soberanía, y que el Tratado de 1928 y el Acta de 1930 no establecían fronteras, solo especificaba que el Archipiélago de San Andrés no se extendía más allá del meridiano 82.

En 1979, Nicaragua declara la invalidez del tratado de 1928.

La Corte recuerda que, según Nicaragua, la controversia presentada a la Corte se refería a i) la validez del Tratado de 1928 y su terminación a causa de una violación grave; ii) la interpretación del Tratado de 1928, particularmente respecto del ámbito geográfico del Archipiélago de San Andrés; iii) las consecuencias jurídicas de la exclusión del alcance del Tratado de 1928 de Roncador, Quitasueño y Serrana, y iv) la delimitación marítima entre las Partes, incluida la importancia jurídica de la referencia al meridiano 82 en el Acta de 1930.

### **Conclusión**

La Corte Internacional de Justicia, realiza la Delimitación Marítima entre Nicaragua y Colombia, reconociendo a Nicaragua un espacio marítimo de 200 millas náuticas desde sus costas y a Colombia reconociéndole una soberanía sobre lo pactado en los Tratados de 1928 y el Acta de

1930, adicionándole a Colombia soberanía sobre la zona de Quitasueño y Serrana y su mar territorial (12 millas).

Sobre la zona de Roncador, se pronunció indicando que estaba dentro de la soberanía de los Archipiélagos de San Andrés.

Este Fallo no está siendo acatado por el Estado Colombiano, ni en el ámbito marítimo ni aéreo.

### **2.1.2 Antecedentes nacionales**

#### **A. Frontera Marítima Perú y Ecuador**

Los estados de Perú y Ecuador establecieron tratados desde el siglo XIX, con “el reglamento de medidas para evitar el contrabando marítimo” del 15 de abril de 1836.

El 18 de agosto de 1952, Chile, Ecuador y Perú firman la Declaración de Santiago “Declaración de Zona Marítima”, mediante la cual reclamaban las aguas marítimas hasta las 200 millas náuticas.

El 4 de diciembre de 1954, los tres estados firman el Convenio sobre zona especial fronteriza marítima, en la cual su objetivo era ordenar la pesca artesanal.

Perú en su Decreto Supremo N° 023 del 12 de enero de 1955, hace mención a la coordenada geográfica Latitud  $03^{\circ} 23'31.10''$  S y longitud  $080^{\circ} 18'49.29''$  W, como el inicio del límite marítimo con Ecuador.

Perú promulga la Ley 28621 “Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú” el 03 de noviembre del 2005, en la cual ratifica como el Paralelo geográfico con coordenadas WGS 84 Latitud  $03^{\circ} 23'31.10''$  S y longitud  $080^{\circ} 18'49.29''$  W en que se inicia el dominio marítimo por la parte norte del país.

Sin embargo, al igual que Chile, el Perú no había delimitado en forma definitiva con Ecuador la frontera marítima, solo se determinó el inicio del mismo.

Es por ello que en el año 2009, se inician una serie de reuniones diplomáticas entre los Ministros de Relaciones Exteriores de Perú y Ecuador con la finalidad de delimitar el dominio marítimo en forma definitiva.

En dichas reuniones, se estableció que el inicio del límite marítimo, modificando las coordenadas geográficas establecidas en el Decreto Supremo N° 023 y la Ley 28621 por el Punto geográfico WGS 84 de Latitud  $03^{\circ}23'31.65''S$  y Longitud  $080^{\circ}18'49.27''W$ , que fue definida en el acta suscrita al término de la IV Reunión mixta permanente de frontera Perú –Ecuador (COMPEFEP) llevada a cabo en Lima los días 23 y 24 de abril del 2009.

A partir de dicha modificación, se delimito el dominio marítimo con Ecuador, la misma que se extiende a lo largo del paralelo mencionado, hasta la distancia de 200 millas marinas.

Perú promulga la ley 29687 “Ley que adecua la Ley N° 28621, Ley de Líneas de Base del Domino Marítimo del Perú” el 19 de mayo del 2011 en la cual modifica y ratifica como el Paralelo geográfico con coordenadas WGS 84 Latitud  $03^{\circ}23'31.65''S$  y longitud  $080^{\circ}18'49.27''W$  en que se denomina “Inicio del límite marítimo Perú- Ecuador.

### **Conclusión**

Perú y Ecuador, establecieron en forma definitiva su Delimitación Marítima, luego de una serie de reuniones diplomáticas, al confirmar que en los Tratados de 1952 y 1954 no se establecía una delimitación marítima entre ambos países.

## **B. Frontera Marítima Perú y Chile**

En el año de 1947, en forma independiente, Chile emite “La Declaración de Chile de 1947” y el Perú “El Decreto del Perú de 1947”, ambos indicaban que tenían derechos soberanos sobre las 200 millas a partir de sus costas.

El 18 de agosto de 1952, Chile, Ecuador y Perú firman la Declaración de Santiago “Declaración de Zona Marítima”, mediante la cual reclamaban las aguas marítimas hasta las 200 millas náuticas, con la finalidad de proteger las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur y la protección de caza de ballenas.

En el año de 1954, Chile, Ecuador y Perú firman un convenio relacionado a la Zona Especial Fronteriza Marítima, donde determinan que dentro del ancho de las 10 millas de cada lado del paralelo del límite marítimo, los nacionales de ambos países pueden realizar sus faenas de pesca.

Sin embargo, en el Convenio de 1954, no establece la delimitación marítima, solo los derechos los nacionales de ambos países limítrofes pueden realizar su faenas de pesca dentro de las 10 millas del límite marítimo.

Luego varios actos entre Perú y Chile, ninguno sobre la delimitación marítima, el 16 de enero de 2008, Perú presentó a la Corte Internacional de Justicia una Demanda dando inicio al proceso contra Chile, solicitando lo siguiente:

1. La delimitación entre las respectivas zonas marítimas entre la República de Perú y la República de Chile, es una línea que comienza en 'Punto Concordia' (definido como la intersección con la marca de bajamar en un arco de radio de 10 kilómetros, que tiene como centro el primer puente sobre el río Lluta del ferrocarril Arica-La

Paz) y equidistante de las líneas de base de las dos Partes, hasta un punto situado a una distancia de 200 millas náuticas contadas desde dichas líneas de base, y

2. Más allá del punto donde termina la frontera marítima común, Perú tiene derecho a ejercer derechos soberanos exclusivos sobre un área marítima que se extiende hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas desde sus líneas de base.

Chile solicita en su Contra-Memoria y Contra-Réplica:

1. Desestimar los alegatos del Perú en su totalidad;
2. Fallar y declarar que: i) los respectivos derechos de zonas marítimas de Chile y Perú han sido totalmente delimitados por acuerdo; ii) los derechos sobre las zonas marítimas están delimitados por una frontera que sigue el paralelo de latitud que pasa a través del marcador de frontera de límite más hacia el mar de la frontera terrestre entre Chile y Perú, conocido como Hito N<sup>o</sup> 1, que tiene un latitud de 18 ° 21 ' 00 " S bajo Datum WGS 84; y iii) Perú no tiene derechos sobre ninguna zona marítima extendida hacia el sur de dicho paralelo.”

Ante esta diferencia de posiciones, la Corte ante de emitir su Fallo, brinda una serie de argumentos dentro de los principales:

1. En el Convenio de 1954, no se determinó la frontera marítima, sin embargo ambos países reconocían una Zona Especial Fronteriza Marítima, donde determinan que dentro del ancho de las 10 millas de cada lado del paralelo del límite marítimo, con la finalidad de realiza faenas de pesca propias de la época, en donde las embarcaciones no tenían mucha autonomía y que la actividad pesquera se desarrollaba dentro de 20 y 80 millas de las costas de ambos países.
2. Asimismo, en el Tratado de Lima de 1929 y del proceso de delimitación de 1930, las partes estaban de acuerdo en que el Hito



No. 1 había sido ubicado en el litoral, en un punto cuyas coordenadas astronómicas eran 18° 21' 03" de latitud sur y de 70° 22' 56" de longitud oeste, marcando el punto de partida de la frontera terrestre.

3. Que, acoge lo que propone el Perú en el sentido de realizar trazos equidistantes, ya que la Costa Sur del Perú no ejercía soberanía sobre las 200 millas.

### **Conclusión**

La Corte concluye que la frontera marítima entre las partes empieza en el punto de intersección entre el paralelo de latitud que pasa por el hito fronterizo No. 1 y la línea de bajamar, recorre este paralelo hasta una distancia de 80 millas náuticas, a partir de este punto, sigue la línea de equidistancia entre las costas de Perú y Chile hasta el punto que Chile alcanza las 200 millas, luego hasta el punto en que Perú alcanza las 200 millas.

En ese sentido se reconoció derechos soberanos sobre 50172.69 km<sup>2</sup> de dominio marítimo al Perú.

## **2.2 Bases teóricas**

### **2.2.1 Dominio marítimo.-**

El Dominio Marítimo del Perú es una institución del Estado Peruano "sui generis", es decir que a nivel internacional el concepto de dominio marítimo no está regulado; sin embargo los conceptos enmarcados dentro de la Convención del Mar está conformado por varias zonas marítimas como Mar Territorial, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental entre otras.

A pesar de ello, la institución Dominio Marítimo fue adoptada en la Constitución Política del Perú y comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas.

Es muy importante que el Perú, determine la zona que comprende el dominio marítimo, ya que en virtud de ello es que el Estado Peruano ejerce soberanía absoluta sobre dicha área marítima, y por consiguiente también ejerce soberanía sobre el espacio aéreo que lo cubre.

### **2.2.2 Espacio aéreo**

El espacio aéreo es una institución muy compleja, en la cual cualquier estado tiene soberanía sobre él, es por ello que en la Constitución Política del Perú indica “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”

Existen varias posturas sobre la condición jurídica del espacio aéreo, dentro de ellas esta:

#### **Teoría de la Libertad absoluta del espacio aéreo (1901)**

En la que parte de los conceptos de espacio aéreo y aire,

Según el Dr. Eduardo Álvarez Correa, eminente jurisconsulto colombiano, distingue el “espacio aéreo” del “aire”. El primero (coelum) es un concepto geométrico, mientras que el aire (aer) es un gas comprimible o masa atmosférica. El aire es el “contenido” y el espacio aéreo es su “recipiente”.

Tradicionalmente, desde el punto de vista jurídico, la diferencia entre ellos consiste en que el aire es res communis o cosa susceptible de apropiación, y el espacio aéreo es objeto de derechos.

### **Teoría de la Libertad Limitada (1906)**

Surge cuando la Libertad Absoluta se vio limitada, es decir en un primer momento el espacio aéreo era libre, sin embargo empezaron los primeros vuelos de aviones sobre los estados sin ningún control, es cuando los estados empezaron a darle mayor importancia al espacio aéreo y reclamaban soberanía, limitando el paso de aeronaves sobre su territorio.

### **Teoría de la Soberanía absoluta (1919)**

En el continente Europeo, Inglaterra fue el primer país que reclamo el reconocimiento de la soberanía absoluta sobre el espacio aéreo, ello significaba cerrar sus fronteras a las aeronaves cuando lo consideraba conveniente.

### **Teoría de la soberanía limitada (1944)**

Nace con la Convención de Chicago, esta teoría consiste en reconocer la soberanía absoluta del estado, pero reconociendo a las aeronaves de los demás estados los derechos llamados Libertades del Aire:

**Primera libertad:** el derecho de volar sobre el territorio de otro estado sin aterrizar.

**Segunda libertad:** el derecho de aterrizar en el territorio de otro estado por razones técnicas.

**Tercera Libertad:** el derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

**Cuarta libertad:** el derecho de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

**Quinta libertad:** el derecho de tomar y el de desembarcar pasajeros, correo y carga con destino o procedente de terceros estados.

### **2.2.3 Bases legales**

#### **A. Derecho Internacional**

El derecho internacional apareció ramificado en dos campos: el “derecho internacional público” y el “derecho internacional privado”, reservando para el primero lo concerniente a las relaciones entre los Estados.

Para estudiar la evolución del derecho internacional debemos tomar como base las normas, las instituciones a medida que surgen y se desenvuelven, y no las épocas en que convencionalmente dividen los historiadores la evolución política de la humanidad.

La época de la anarquía internacional abarca desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XVII. La vida de relación entre los pueblos era escasa y poco frecuente. Pero la necesidad, entre pueblos vecinos o próximos, de concertar la paz y pactar alianzas o de acordar relaciones de intercambio, los obligó bien pronto a celebrar tratados,

La época del equilibrio político es consecuencia de la implantación de las grandes monarquías, en los siglos XVI y XVII. y de las guerras de religión que asolaron a la Europa Central después de la Reforma. El equilibrio político encontró asiento en la Paz de Westfalia (tratados de M ünster y de Osnabrück de 1648), que puso término a la Guerra de Treinta Años.

La tercera época, que se caracteriza por la existencia de una comunidad internacional, arranca desde fines del siglo XVIII, como consecuencia de

la Revolución de la Independencia de los Estados Unidos, en 1776, y de la Revolución Francesa de 1789.

Después de la Primera y Segunda Guerra Mundial no le queda a la humanidad otra alternativa que adoptar una solución, de someterse a la hegemonía de un solo Estado o de una coalición, fórmula tan transitoria y falaz como el predominio de la fuerza en que habría de apoyarse.

Por eso en 1945, se creó la Organización de las Naciones Unidas y se estableció un tribunal con el nombre de Corte Internacional de Justicia.

## **B. Corte Internacional de Justicia**

La Corte Internacional de Justicia es el principal órgano judicial de la Organización de las Naciones Unidas. Tiene su sede en el Palacio de la Paz en la Haya (Países Bajos) y su principal función es resolver por medio de sentencias las controversias jurídicas entre Estados. También emite dictámenes u opiniones consultivas para dar respuesta sobre cuestiones que pueden someterle órganos o instituciones especializadas de la ONU

## **C. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR**

Fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 en Nueva York, esta Convención trata sobre el espacio oceánico y su utilización en todos sus aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo.

En su artículo N° 2 “Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo” señalan:

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional.

En su artículo N° 3 “Anchura del mar territorial”, estipula que todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención.

En su artículo N° 55 “Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva”, establece que la zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

En su artículo N° 57 “Anchura de la zona económica exclusiva”, establece que la zona económica exclusiva no se extenderá más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

En su artículo N° 58 “Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva”, establece que en la zona económica exclusiva,

1. En la zona económica exclusiva, todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Convención, de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo

87, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

2. Los artículos 88 a 115 y otras normas pertinentes de derecho internacional se aplicarán a la zona económica exclusiva en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.
3. En el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de esta Convención, los Estados tendrán debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional en la medida en que no sean incompatibles con esta Parte.

**En conclusión**, nuestro país no adopta las instituciones marítimas reconocidas internacionalmente y mantiene la institución de Dominio marítimo, porque no forma parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR; ya que si las adoptara, dejaría de ejercer la soberanía absoluta dentro de las 200 millas marinas y estaría otorgando derechos a otros estados dentro de la denominada Zona Económica Exclusiva.

#### **D. Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Convención de Chicago**

Firmado por los estados contratantes del 07 de diciembre de 1944, rige los principios generales para normar la Aviación Civil a nivel mundial, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

En su artículo N° 1 “Soberanía”, establece que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

En su artículo N° 2 “Territorio”, establece que, a los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

#### **E. Tratado Americano de Soluciones Pacíficas – Pacto de Bogotá**

Suscrito en Bogotá el 30 de abril de 1948, es el tratado por el cual entre los estados contratantes se suscite una controversia que, en opinión de las partes, no pueda ser resuelta por negociaciones directas a través de los medios diplomáticos usuales, las partes se comprometen a hacer uso de los procedimientos establecidos en este Tratado en la forma y condiciones previstas en los artículos siguientes, o bien de los procedimientos especiales que, a su juicio, les permitan llegar a una solución.

El propósito principal de este Tratado que sus signatarios se comprometan a resolver sus conflictos de forma pacífica. Dentro de los mecanismos de solución pacífica de controversias el Tratado incluye los siguientes: buenos oficios, mediación, investigación y conciliación, arbitraje y procedimiento judicial (incluyendo la Corte Internacional de Justicia).

### **2.3 Definiciones conceptuales**

- 1. Adyacente:** Situado en la inmediación o proximidad de algo.



2. **Carta de Navegación Aérea:** Carta utilizada en la aviación civil, para establecer la navegación de las aeronaves en un determinado espacio.
3. **Controversia:** Discusión de opiniones contrapuestas entre dos o más personas, instituciones, estados etc.
4. **Convenio:** Acuerdo o pacto. En lo relacionado al tema internacional.
5. **Delimitación:** Acción y efecto de delimitar.
6. **Delimitar:** Determinar o fijar con precisión los límites de algo.
7. **Dominio:** Poder que alguien tiene de usar y disponer de lo suyo.  
Territorio sujeto a un Estado.  
Derecho de Propiedad
8. **Equidistar:** Dicho de dos personas o cosas con relación a otra, o de una persona o casa con relación a otras.  
Estar a la misma distancia.
9. **Exclusiva:** Único, solo, excluyendo a cualquier otro.
10. **Enajenar:** Vender o ceder la propiedad de algo u otros derechos.
11. **Espacio Aéreo:** Espacio que se sitúa sobre los límites territoriales de un estado y respecto del cual este ejerce poderes exclusivos.
12. **Estado:** País soberano, reconocido como tal en el orden internacional, asentado en un territorio determinado y dotado de órganos de gobierno propios.  
Forma de organización política, dotada de poder soberano e independiente, que integra la población de un territorio.  
Conjunto de los poderes y órganos de gobierno de un país soberano.
13. **Fallo:** Sentencia de un juez o de un tribunal, y en ella, especialmente, el pronunciamiento decisivo o imperativo.
14. **Frontera:** Es la franja de territorio que se encuentra al lado del límite internacional.
15. **Inalienable:** Que no se puede enajenar.
16. **Límite:** Línea real o imaginaria que separa dos terrenos, dos países o dos territorios.

- 17. Marítimo:** Perteneciente o relativo al mar.
- 18. Meridiano:** Cada uno de los semicírculos de la esfera terrestre que van de polo a polo.
- 19. Radar Primario:** Sistema que utiliza radiaciones electromagnéticas reflejadas por un objeto para determinar la localización o velocidad de este mediante azimut y distancia.
- 20. Radar Secundario:** Sistema que permite la identificación y seguimiento de aeronaves en el espacio.
- 21. Signatario:** Persona que cuenta con un dispositivo de creación de firma y que actúa en su propio nombre o en el de la entidad o persona física o jurídica a la que representa.
- 22. Soberanía:** Poder político supremo que corresponde a un Estado independiente.
- 23. Sobrevuelo:** Volar por encima de alguien o algo, como un lugar , una ciudad o un territorio.
- 24. Tratado:** Acuerdo entre Estados u organizaciones internacionales, regido por el derecho internacional, con la finalidad de establecer normas de relación o de resolver problemas concretos.
- 25. Territorio:** Porción de la superficie terrestre perteneciente a una nación, región o Justicia.

## **2.4 Hipótesis.**

### **2.4.1 Hipótesis general**

HG Las implicancias Jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú son influidas significativamente a causa de la Extensión del Dominio Marítimo.

### **2.4.1 Hipótesis específicas**

HE1 La Entidad Estatal que protege la Soberanía Aérea del Perú cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

HE2 La Entidad Estatal que publica las Cartas de Navegación Aérea del Perú cumple con su responsabilidad de actualizar dichas Cartas en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

## **2.5 Variables**

### **2.5.1 Variable independiente: (X)**

La Extensión del Dominio Marítimo

### **2.5.2 Variable dependiente: (Y)**

La Soberanía Aérea del Perú

## 2.6 Operacionalización de las variables

<b>Variables</b>	<b>Dimensión</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Valoración</b>	<b>Técnicas e instrumentos</b>
La Extensión del Dominio Marítimo	Gestión Administrativa	- Aplica normas	SI, NO	Cualitativo, Entrevista, Revisión Documental
	Delimitación Marítima	- Se plasmó en un Carta	SI, NO	Cualitativo, Revisión Documental
La Soberanía Aérea del Perú	Entidad Estatal responsable	- FAP - MRE - MTC	SI, NO	Cualitativa, Entrevista, Revisión Documental
	Violación del Espacio Aéreo	Se actualizo las Cartas de Navegación Aérea	SI, NO	Cualitativa, Revisión Documental

## **CAPITULO III**

### **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION**

#### **3.1. Tipo de investigación**

##### **3.1.1 Método de investigación**

###### **Método inductivo**

Es el método que obtiene conclusiones generales a partir de premisas particulares. Se trata del método científico más usual, en el que pueden distinguirse cuatro pasos esenciales: la observación de los hechos para su registro; la clasificación y el estudio de estos hechos; la derivación inductiva que parte de los hechos y permite llegar a una generalización; y la contrastación.

##### **3.1.2. Tipo de Investigación**

###### **Investigación Básica**

También se conoce como investigación básica o pura. Este tipo de investigación se lleva a cabo para aumentar el conocimiento. Por lo tanto, está recogiendo conocimiento por causa del conocimiento. Se lleva a cabo para persuadir a la curiosidad como por qué los cambios de la sociedad o lo que hace que las cosas sucedan de investigación.

Es la fuente más importante de la mayoría de las nuevas ideas, teorías y principios.

### 3.1.3. Nivel de Investigación

#### Nivel Exploratorio

Se plantea cuando se observa un fenómeno que debe ser analizado, por tanto es fenomenológico; su función es el reconocimiento e identificación de problemas.

Desestima la estadística y los modelos matemáticos, se opone al estudio cuantitativo de los hechos, por tanto es hermenéutico. Se trata de investigación cualitativa.

### 3.1.4. Diseño de investigación

#### Exploratoria cualitativa Documental

La investigación exploratoria se utiliza cuando el tema de tesis aún no ha sido abordado o no ha sido suficientemente estudiado, como es el caso de la presente investigación.

## 3.2 Población y muestra

### 3.2.1 Población

La población está conformada por 02 grupos, tal como se demuestra en el siguiente cuadro:

<b>Población</b>		<b>Total</b>
<b>Personas Naturales</b>	<b>Funcionarios de Entidades Estales (*)</b>	
96	04	100

(\*) Se solicitó entrevista a 06 Entidades Estatales, de las cuales solo a 04 se entrevistó, 01 dijo no ser competente y 01 no contestó.

### **3.2.2 Muestra**

#### **Muestreo intencional o de conveniencia:**

Este tipo de muestreo se caracteriza por un esfuerzo deliberado de obtener muestras "representativas" mediante la inclusión en la muestra de grupos supuestamente típicos. Es muy frecuente su utilización en sondeos preelectorales de zonas que en anteriores votaciones han marcado tendencias de voto. También puede ser que el investigador seleccione directa e intencionadamente los individuos de la población. El caso más frecuente de este procedimiento es el utilizar como muestra los individuos a los que se tiene fácil acceso (los profesores de universidad emplean con mucha frecuencia a sus propios alumnos)

### **3.3 Técnicas e Instrumento de Investigación**

#### **3.3.1 Técnica de recolección de Datos**

Para realizar el acopio de información relevante y objetiva, que contribuya al tema de investigación se emplearon la siguiente técnica:

**Entrevista:** Es la técnica de investigación social que consiste en averiguar a través del análisis de las opiniones dadas por 4 funcionarios de las 6 entidades estatales que tienen injerencia en la presente investigación.

#### **3.3.2 Instrumento de recolección de Datos**

Para realizar la recolección de datos, que contribuya al tema de investigación se empleó el siguiente instrumento:

**Encuesta:** Este instrumento consiste en obtener información de los sujetos de estudio, proporcionada por ellos mismos, sobre opiniones, actitud y sugerencias.

### **3.3.3 Técnicas para el procesamiento y análisis de la información**

Se utilizó técnica de análisis cualitativo con análisis de contenido.

Se realizó con fórmulas de Microsoft Excel.



## CAPITULO IV

### RESULTADOS

#### 4.1. Procesamiento de Datos

Se utilizó el programa Microsoft Excel, para el procesamiento de información.

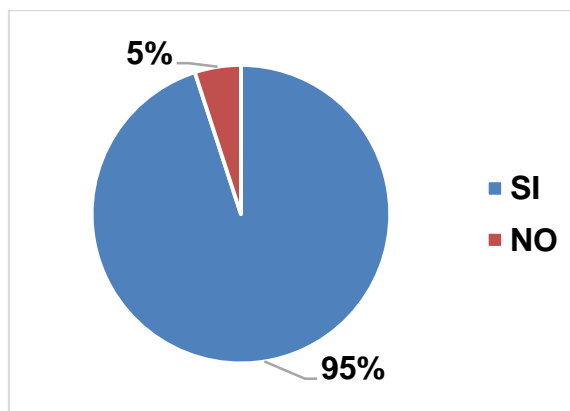
##### 4.1.1 Resultados de la Encuesta

01. ¿Tiene conocimiento del Fallo de la Corte Internacional de la Haya sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile?

**Tabla 1**

<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
95	5	100
95%	5%	100%

**Grafico 1**



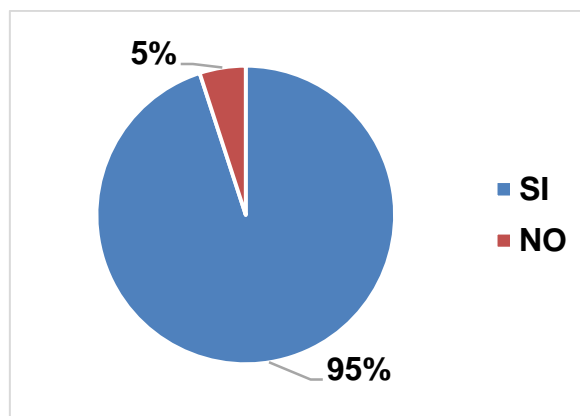
En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 95% (95 personas) tenía conocimiento del Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile y el 05% (05 personas) no tenía conocimiento.

02. ¿Sabe si se ha delimitado la frontera marítima entre Perú y Chile?

**Tabla 2**

<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
95	5	100
95%	5%	100%

**Grafico 2**



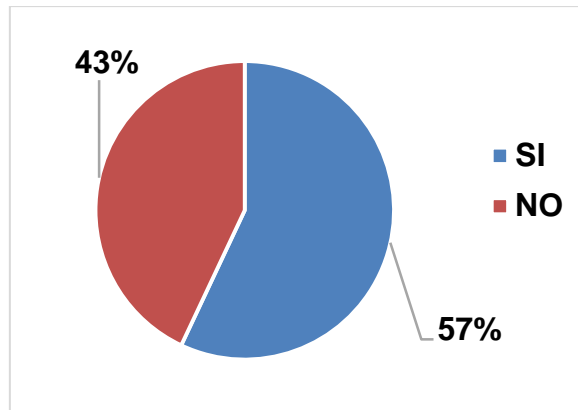
En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 95% (95 personas) sabía que se había delimitado la Frontera Marítima entre Perú y Chile y el 05% (05 personas) no sabía.

03. ¿Sabe si el Perú tiene Cartas de Navegación Aérea donde figuren sus fronteras?

**Tabla 3**

<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
57	43	100
57%	43%	100%

**Grafico 3**



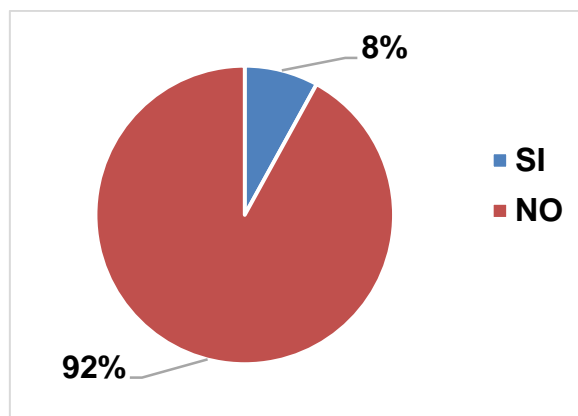
En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 57% (57 personas) sabía que el Perú tiene Cartas de Navegación Aéreas donde figuren sus fronteras y el 43% (43 personas) no sabía.

04. ¿Sabe que las Cartas de Navegación Aérea están desactualizadas?

**Tabla 4**

<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
8	92	100
8%	92%	100%

**Grafico 4**



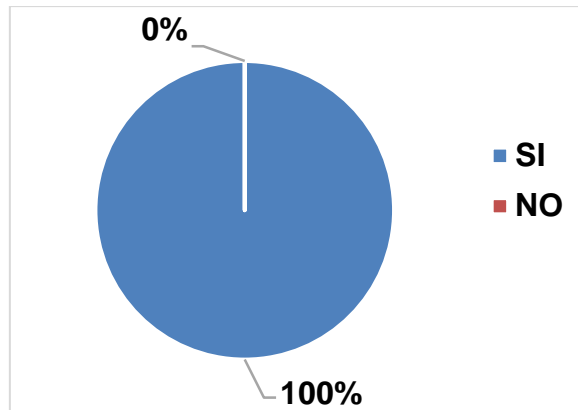
En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 8% (8 personas) sabía que las Cartas de Navegación Aérea están desactualizadas y el 92% (92 personas) no sabía.

05. ¿Cree Usted que se deberían actualizar las Cartas de Navegación Aérea?

**Tabla 5**

<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
100	0	100
100%	0%	100%

**Grafico 5**



En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 100% (100 personas) cree que se debería actualizar las Cartas de Navegación Aérea.

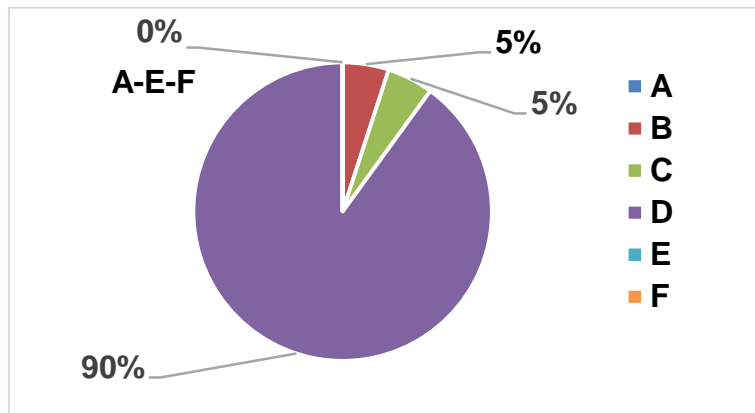
06. ¿Cuál de las siguientes Entidades Públicas cree usted que es la responsable de actualizar las Cartas de Navegación Aérea?

- A. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
- B. Ministerio de Transporte y Comunicaciones – DGAC
- C. Ministerio de Relaciones Exteriores
- D. Fuerza Aérea del Perú
- E. Marina de Guerra del Perú
- F. Instituto Geográfico Nacional

**Tabla 6**

A	B	C	D	E	F	TOTAL
0	5	5	90	0	0	100
0%	5%	5%	90%	0%	0%	100%

**Grafico 6**



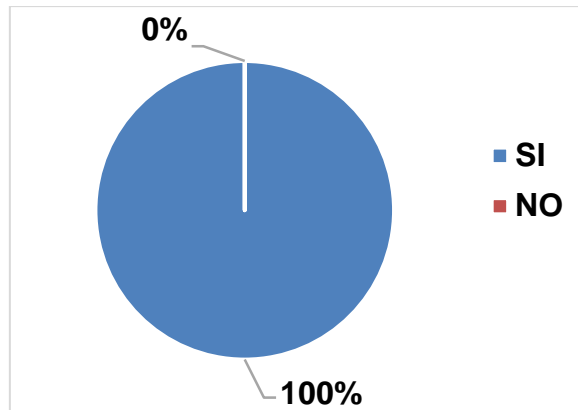
En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), sobre la Entidad Pública responsable de actualizar las Cartas de Navegación Aérea, el 90% (90 personas) cree que es la Fuerza Aérea del Perú, el 5% (5 personas) cree que es el Ministerio de Relaciones Exteriores y el 5% (5 personas) restante cree que es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – DGAC.

07. ¿Cree Usted que la Soberanía Aérea del Perú está siendo vulnerada?

**Tabla 7**

<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>TOTAL</b>
100	0	100
100%	0%	100%

**Grafico 7**



En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 100% (100 personas) cree que la Soberanía Aérea del Perú está siendo vulnerada.

#### **4.1.2 Resultados de la Entrevista**

En este grupo, se solicitó entrevista con funcionarios de las siguientes 06 Entidades Públicas que fueron objetos de la presente investigación, con la finalidad de obtener información relativa a la Cartografía Nacional en relación al Fallo que emitió la Corte de Internacional de Justicia sobre la Delimitación entre Perú y Chile.

- A. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.
- B. Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil.
- C. Ministerio de Relaciones Exteriores
- D. Fuerza Aérea del Perú
- E. Marina de Guerra del Perú – Dirección de Hidrografía y Navegación
- F. Instituto Geográfico Nacional

Estas Entidades Públicas tienen que ver con la Ley N° 26219 “Prohíben la importación, comercialización, edición, impresión, distribución de impresos, textos cartográficos, geográficos, cuadernos y cualquier otro material en el cual aparezca mutilado el territorio nacional” publicado el 18 de agosto del 1993 y su Reglamento el Decreto Supremo N° 015-93-RE de fecha 31 de diciembre del 1993.

#### **A. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC S.A.**

Es la Entidad Pública encargada de publicar las Cartas de Navegación Aérea del Perú que forman parte de la Publicación de Información Aeronáutica AIP-Perú, se solicitó entrevista y designaron a la Ing. Sara Siles La Rosa con el Cargo de Jefe de Publicaciones del Área de Información Aeronáutica.



## **B. Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil**

Es la Entidad encargada de autorizar que CORPAC S.A. modifique, edite y publique las Cartas de Navegación Aérea del Perú, se solicitó entrevista a la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC y no se obtuvo ninguna respuesta.

Ante esta negativa, se solicitó entrevista a la Dirección General de Aeronáutica Civil, y no se obtuvo respuesta.

## **C. Ministerio de Relaciones Exteriores**

Es la Entidad encargada de autorizar a los diferentes organismos la publicación de cartas donde figuren los límites del Perú, se solicitó entrevista y fue designado el Capitán de Navio (R) Luis Héctor Faustino Antonio Salerno Gálvez con el cargo de Asesor Técnico de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.

## **D. Fuerza Aérea del Perú**

Es la Entidad encargada de proteger la Soberanía Aérea del Perú, se solicitó entrevista dirigida a la Dirección de Información e Intereses Aeroespaciales de la Fuerza Aérea del Perú, la cual fue declarada improcedente mediante documento NC-190-DITA N°1043 de fecha 02 de junio del 2016, en donde manifiesta textualmente en su segundo párrafo que “esa Dirección solo tramita pedidos de información que posea la Administración Pública” (cabe decir que dicha entidad no posee la información solicitada), y en su tercer párrafo indican que el recurrente solicitó una entrevista y no un pedido de información.

Ante esta Negativa, se solicitó una entrevista al Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú, argumentando la importancia de contar con lo solicitado; designando al Coronel FAP. Carlos Moscoso Alvarez

representante del Comando de Control Aeroespacial y al Coronel FAP. Carlos Álvarez Astengo con el cargo de Comandante del Centro de Información de Defensa Aérea Nacional.

#### **E. Marina de Guerra del Perú – Dirección de Hidrografía y Navegación**

Es la Entidad de proteger el Dominio Marítimo del Perú, se solicitó entrevista dirigida a la Dirección de Hidrografía y Navegación, y fue designado el Capitán de Corbeta (R) Jaime Valdez Huamán con el cargo de Asesor Técnico de la Dirección Hidrografía y Navegación.

#### **F. Instituto Geográfico Nacional**

Es la Entidad que se encarga de la Cartografía Nacional, se solicitó entrevista y respondió mediante el Oficio N°1087-2016 de fecha 18 de julio del 2016, que su institución no tiene competencia sobre la presente investigación, indicando asimismo que las entidades competentes serian la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú y el Ministerio de Relaciones Exteriores.

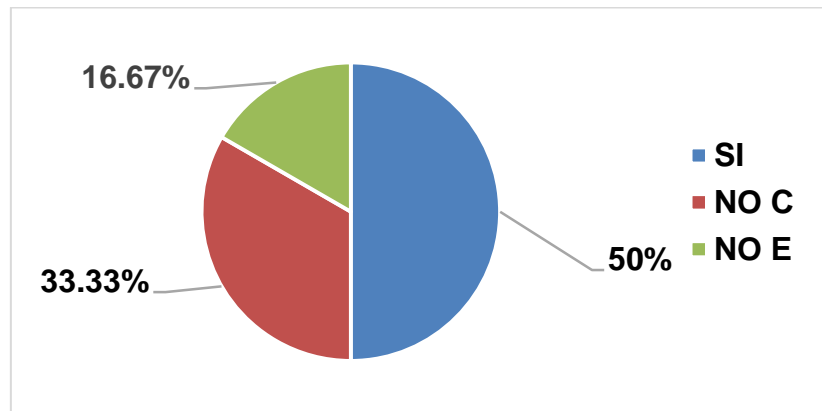
A cada uno de los funcionarios entrevistados se le realizo 03 preguntas adicionales:

08. ¿El fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile ha afectado a la Cartas o Mapas, donde su Entidad está relacionado?

**Tabla 8**

<b>SI</b>	<b>NO COMPETENTE</b>	<b>NO ENTREVISTADO</b>	<b>TOTAL</b>
3	2	1	6
50%	33.33%	16.67%	100%

**Grafico 8**



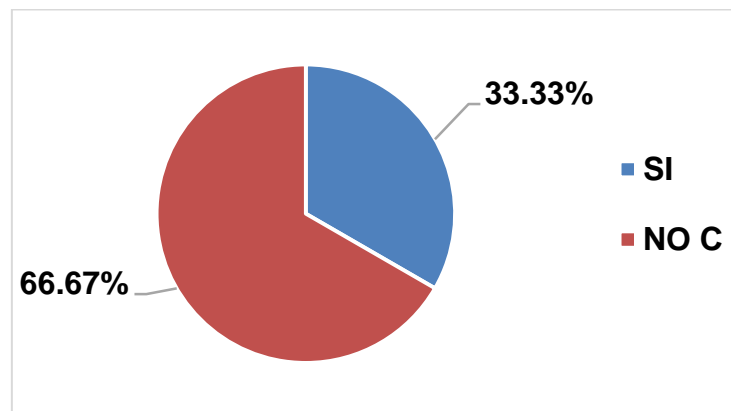
En relación al 100% de Funcionarios de Entidades Públicas que se solicitaron entrevista (6 funcionarios), el 50% (3 funcionarios MGP,CORPAC,MRE) dijeron que el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile si afecta a la Cartas o Mapas donde su Entidad está relacionado, el 33.33% (2 funcionarios IGN,FAP) dijo que no son competentes y el 16.67% (1 funcionario) no fue entrevistado.

09. Si la respuesta 8 es afirmativa ¿La entidad a la que pertenece, cumplió dentro de su competencia con el Fallo de la Corte Internacional de Justicia?

**Tabla 9**

<b>SI</b>	<b>NO COMPETENTE</b>	<b>TOTAL</b>
1	2	3
33.33%	66.67%	100%

**Grafico 9**



En relación al 100% de Funcionarios de Entidades Públicas encuestadas que respondieron afirmativamente a la pregunta 8 (3 funcionarios), el 33.33% (1 funcionarios MGP) dijo que su Entidad si cumpla con lo dispuesto con el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile, el 66.67% (2 funcionarios CORPAC y MRE) dijeron que no son competentes.

10. Puede brindar algún aporte sobre el tema.

#### **A. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial**

Que si bien es cierto que CORPAC S.A. es la encargada de publicar las Cartas de Navegación Aérea del Perú, no es competente para modificarlo, ya que la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transporte y Comunicaciones es la Entidad que tiene que autorizarlo formalmente.

Adicionalmente, menciono que se debería de mejorar los procesos para este tipo de casos.

#### **B. Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil**

No ha sido entrevistado.

#### **C. Ministerio de Relaciones Exteriores**

Informo que en el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile, en particular en el considerando 178 que dice “... El Perú reivindica un “dominio marítimo” de 200 millas marinas. El Agente del Perú declaró formalmente en representación de su Gobierno que “[e]l término ‘dominio marítimo’ que utiliza [la] Constitución [del Perú] es aplicado de manera consistente con las zonas marítimas establecidas en la Convención de 1982”. La Corte toma nota de esta declaración, que expresa un compromiso formal del Perú”

Es decir, que nuestra soberanía se basa solo en las 12 millas marinas correspondiente al Mar Territorial, y que en las 188 millas marinas correspondiente a la Zona Económica Exclusiva, los estados tiene derecho al libre tránsito (sobrevuelo), sin pedir permiso al Estado Ribereño.

Adicionalmente, indico que las Cartas de Navegación Aérea no grafican Límites territoriales, solo son utilizadas las graficar las Regiones de Información de Vuelo (siglas en ingles FIR) de cada país, mencionando lo referente al CENAMER (en inglés Central America FIR) en la cual 06 países tienen solo una Carta de Navegación Aérea por mutuo acuerdo.

Por otro lado, también indicó que la Fuerza Aérea del Perú no ha realizado ningún Patrullaje Aéreo por la zona objeto de investigación.

Finalmente, indico que la Entidad responsable de solicitar la modificación de la Carta de Navegación Aérea es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, y que una vez recibida la propuesta, el MRE lo solicitaría a la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, para su respectiva actualización en coordinación con Chile.

#### **D. Fuerza Aérea del Perú**

Que si bien es la encargada de proteger la soberanía del espacio aéreo del Perú, es necesario recalcar que ellos solo autorizan los vuelos militares de otros estados, los vuelos de aeronaves civiles lo autoriza la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC.

Adicionalmente, manifestó que si bien no realizan vuelos de reconocimiento para proteger nuestra soberanía, si monitorean todo el espacio aéreo del Perú y a través de los radares secundarios instalados en los distintos puntos estratégicos del Perú, tanto a las aeronaves civiles y militares; y en caso de violación de nuestro espacio aéreo, están facultados para interceptar a las aeronaves civiles y militares y obligarlos a aterrizar en el aeropuerto más próximo según los procedimientos establecidos por ley.

Asimismo, están solicitando ante el Ministerio de Defensa las gestiones necesarias para comprar radares primarios, que se utilizan para la Defensa Aérea a nivel nacional.

Con respecto a la extensión del Dominio Marítimo, el Coronel Moscoso informó que había asistido a varias reuniones con participación de funcionarios de CORPAC S.A., DGAC y MRE, para discutir la actualización de la Carta de Navegación Aérea del Perú.

En dichas reuniones se expusieron varios temas y hubo tres posturas con respecto a la actualización de la Carta, sin embargo el tema más importante era lo relacionado a la capacidad de respuesta que debería tener el Perú, tanto marítimo como aéreo, para afrontar cualquier emergencia dentro del área de la extensión del Dominio Marítimo.

Sin embargo, indica que la última reunión fue realizada en el año 2015, desconociendo el motivo porque no se continúa con este tema tan delicado.

#### **E. Marina de Guerra del Perú – Dirección de Hidrografía y Navegación**

Que dentro de su competencia, después de las reuniones de coordinación entre representantes de Perú y Chile, donde fijaron las coordenadas de acuerdo al Fallo de la Corte Internacional de Justicia, la Dirección de Hidrografía y Navegación publicó la Carta “HIDRONAV 300”, en la que se representa gráficamente la extensión del Dominio Marítimo que fue concedido, cumpliendo de esta manera con lo dispuesto por el Fallo por la Corte Internacional de Justicia.

#### **F. Instituto Geográfico Nacional**

No es competente.

## **4.2 Contrastación de Hipótesis.**

### **Hipótesis general**

Hi Las implicancias Jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú son influidas significativamente a causa de la Extensión del Dominio Marítimo.

Ho Las implicancias Jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú no son influidas significativamente a causa de la Extensión del Dominio Marítimo.

De acuerdo a lo investigado, la Soberanía Aérea del Perú si ha sido afectado tras el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile en la cual se extiende el Dominio Marítimo del Perú.

Por tanto, se acepta la Hipótesis “Hi” en el sentido que las Implicancias Jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú son a causa de la Extensión del Dominio Marítimo.

### **Hipótesis específica 1**

Hi La Entidad Estatal que protege la Soberanía Aérea del Perú cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

Ho La Entidad Estatal que protege la Soberanía Aérea del Perú no cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

De acuerdo a lo investigado, la entidad responsable de proteger la Soberanía Aérea del Perú (Fuerza Aérea del Perú) cumple con su responsabilidad solo hasta límites que indican la Carta de Navegación Aérea del Perú.



Por tanto, se acepta la Hipótesis “Ho” en el sentido de que la Entidad Estatal que protege la Soberanía Aérea del Perú no cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

### **Hipótesis específica 2**

Hi La Entidad Estatal que autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea del Perú cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

Ho La Entidad Estatal que autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea del Perú no cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

De acuerdo a lo investigado, no se ha podido recabar investigación recoger información de la misma entidad responsable de autorizar la publicación de las Cartas de Navegación Aéreas del Perú (Ministerio de Transporte y Comunicaciones – Dirección General de Aeronáutica Civil), sin embargo de acuerdo a lo manifestado por el funcionario entrevistado del Ministerio de Relaciones Exteriores, indicó que dicho Ministerio debe enviar su propuesta para actualizar la Carta de Navegación Aérea al Ministerio de Relaciones Exteriores, para que sea elevado en consulta a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Asimismo, en entrevista con funcionario de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A., indico que ellos publican las Cartas de Navegación Aérea, sin embargo es la Dirección General de Aeronáutica Civil la que autoriza la modificación, edición y actualización de dichas Cartas.

Finalmente, en entrevista con el Funcionario de la Fuerza Aérea del Perú ha señalado que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil tuvieron reuniones con otras entidades públicas con la finalidad actualizar las Cartas de Navegación Aérea.

Por tanto, se acepta la Hipótesis “Ho” en el sentido de que la Entidad Estatal que autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea del Perú no cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo.

## CAPITULO V

### DISCUSIÓN DE RESULTADOS

#### **5.1. Presentar la contrastación de los resultados del trabajo de campo con los referentes bibliográficos de las bases teóricas**

- A. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 95% (95 personas) tenía conocimiento del Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile y el 05% (05 personas) no tenía conocimiento.
- B. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 95% (95 personas) sabía que se había delimitado la Frontera Marítima entre Perú y Chile y el 05% (05 personas) no sabía.
- C. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 57% (57 personas) sabía que el Perú tiene Cartas de Navegación Aéreas donde figuren sus fronteras y el 43% (43 personas) no sabía.
- D. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 8% (8 personas) sabía que las Cartas de Navegación Aérea están desactualizadas y el 92% (92 personas) no sabía.
- E. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 100% (100 personas) cree que se debería actualizar las Cartas de Navegación Aérea.
- F. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), sobre la Entidad Pública responsable de actualizar las Cartas de

Navegación Aérea, el 90% (90 personas) cree que es la Fuerza Aérea del Perú, el 5% (5 personas) cree que es el Ministerio de Relaciones Exteriores y el 5% (5 personas) restante cree que es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – DGAC.

En este Punto, la mayoría de personas encuestadas tiene la percepción que la Fuerza Aérea del Perú, es la Entidad Responsable de actualizar las Cartas de Navegación Aéreas; sin embargo se ha podido verificar que la Entidad responsable es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

- G. En relación al 100% de personas encuestadas (100 personas), el 100% (100 personas) cree que la Soberanía Aérea del Perú está siendo vulnerada.
- H. En relación al 100% de Funcionarios de Entidades Públicas que se solicitaron entrevista (6 funcionarios), el 50% (3 funcionarios MGP,CORPAC,MRE) dijeron que el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile si afecta a la Cartas o Mapas donde su Entidad está relacionado, el 33.33% (2 funcionarios IGN,FAP) dijo que no son competente y el 16.67% (1 funcionario) no fue entrevistado.
- I. En relación al 100% de Funcionarios de Entidades Públicas encuestadas que respondieron afirmativamente a la pregunta 8 (3 funcionarios), el 33.33% (1 funcionarios MGP) dijo que su Entidad si cumpla con lo dispuesto con el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile, el 66.67% (2 funcionarios CORPAC y MRE) dijeron que no son competentes.

## **5.2. Presentar la contratación de la hipótesis general en base a la prueba de hipótesis (En caso de haberla formulado)**

### **A. Discusión de la Hipótesis General**

Durante toda la investigación se ha podido apreciar que el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile en la cual se nos otorga una extensión de nuestro Dominio Marítimo si tiene Implicancias Jurídicas en la Soberanía Aérea del Perú.

Ya que el artículo N° 54 de la Constitución Política del Perú dice:

**Artículo 54.-** El territorio del Estado es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre.

El dominio marítimo del Estado comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley.

En su dominio marítimo, el Estado ejerce soberanía y jurisdicción, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de acuerdo con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.

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. (el subrayado es nuestro)

En otras Palabras, cuando se nos otorgó la Extensión del Dominio Marítima, en forma inmediata también se nos otorgó Soberanía Aérea.

Sin embargo, en entrevista con el Capitán de Navío (R) Luis Héctor Faustino Antonio Salerno Gálvez con el cargo de Asesor Técnico de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, manifestó que el considerando N° 178 del Fallo de la Corte Internacional de Justicia que dice “ ... El Perú reivindica un “dominio marítimo” de 200 millas marinas. El Agente del Perú declaró formalmente en representación de su Gobierno que “[e]l término ‘dominio marítimo’ que utiliza [la] Constitución [del Perú] es aplicado de manera consistente con las zonas marítimas establecidas en la Convención de 1982”. La Corte toma nota de esta declaración, que expresa un compromiso formal del Perú”

Es decir que el Estado Peruano, estaría ratificando en este Fallo, en aplicar el termino Dominio Marítimo a las zonas que están establecidas en la Convención del Mar; en otras palabras solo tendríamos Soberanía Marítima y Aérea dentro del territorio y las 12 millas del mar territorial.

Por el Contrario, según lo establecido en los artículos N° 55 y 56 de la Constitución Política del Perú, dice:

**Artículo 55.-** Los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional.

**Artículo 56.-** Aprobación de tratados .Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:

1. Derechos Humanos.
2. Soberanía, dominio o integridad del Estado.
3. Defensa Nacional.
4. Obligaciones financieras del Estado.

También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución.

Finalmente, se debe tener en cuenta que el Fallo de la Corte Internacional de Justicia, no estipula que sea un tratado, y en caso que lo fuera, al ser ratificado en el Congreso del Perú tendría el rango de Ley, por lo que sería una norma infraconstitucional y prevalecería la Constitución Política del Perú, pero en este punto se cuestiona sí el considerando, que es la parte de exposición de motivos pueda tomarse como una norma internacional vinculante.

## **B. Discusión de la Hipótesis Específica I**

Desde que se conoció el Fallo de la Corte Internacional de Justicia, de acuerdo a la entrevista al C. de C. (r) Jaime Valdez Huamán de la Dirección de Hidrografía y Navegación, al día siguiente los Buques de la Marina de Guerra del Perú realizaron Patrullaje Marítimo por la Extensión de Dominio Marítimo que se nos había otorgado.

De acuerdo al artículo 3 del Decreto Legislativo N°1139 “Ley de la Fuerza Aérea del Perú”, dice:

**Artículo 3. Ámbito de Competencia.** La Fuerza Aérea del Perú controla, vigila y defiende el espacio aéreo del país, que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado, con el propósito de contribuir a garantizar la independencia, soberanía e integridad territorial de la República.

La Fuerza Aérea del Perú cumple con sus funciones dentro del ámbito de su competencia, sin embargo antes del Fallo de la Corte Internacional de Justicia todas las aeronaves tenían que pedir permiso para ingresar a territorio peruano

en unos puntos de transferencia con coordenadas situados a lo largo del paralelo que definía los antiguos límites entre Perú y Chile.

A pesar de que el Perú ha ganado Dominio Marítimo y por consiguiente Soberanía Aérea en dicha área, sin embargo las aeronaves continúan reportándose en los mismos puntos de transferencia, es decir cuando ya están dentro de nuestra Soberanía Aérea.

En ese sentido, aun cuando las aeronaves solicitan permiso para ingresar a territorio peruano en los mismos puntos antes del fallo, todas las aeronaves son vigiladas a través de los radares.

### **C. Discusión de la Hipótesis Específica II**

Las Cartas de Navegación Aérea del Perú son parte de la Publicación de Información Aeronáutica AIP-Perú, publicación en la cual se encuentra toda la información aeronáutica del Estado Peruano. Dichas Cartas se encuentran en constante actualización debido a diferentes factores. Los Límites del territorio peruano deben de ser uno de los más importantes para que dichas cartas sean actualizadas.

De acuerdo al artículo N° 6 del Reglamento de la Ley 27261 “Ley de Aeronáutica Civil del Perú”, dice:

Artículo 6.- La Autoridad de la Aeronáutica Civil corresponde al MTC quien la ejerce a través de la DGAC, entidad encargada de establecer, aplicar y ejecutar las normas que regulan la actividad aeronáutica civil, supervisando y controlando en todos los casos su efectivo cumplimiento.

Asimismo, en el artículo N° 10 del mismo reglamento dice:



**Artículo 10.-** La DGAC aprueba mediante Resolución Directoral la Publicación de Información Aeronáutica (AIP - Aeronautical Information Publication), sus enmiendas y suplementos....”

Es decir, la Dirección General de Aeronáutica Civil debe de aprobar las enmiendas que se realicen a la Publicación de Información Aeronáutica AIP-Perú, y la Corporación Peruana de Aeropuertos de Aviación Comercial CORPAC S.A. al recibir la aprobación debería publicar la AIP-Perú, en la que están incluidas las Cartas de Navegación Aérea.

Sin embargo, no se pudo contar con información de la DGAC para investigar los motivos del porque no aprueban la actualización de las Cartas de Navegación Aérea, de acuerdo a la Extensión del Dominio Marítimo.

De otro lado, el Asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores, manifestó lo siguiente, que las Cartas de Navegación Aérea no grafican Límites territoriales solo gráfica la Región de Información de Vuelo FIR-Perú (en ingles FIR), mencionando el caso de CENAMER-FIR (Central America FIR), en donde 06 estados centroamericanos (Nicaragua, Honduras, Costa Rica, Guatemala, El Salvador y Belice) tienen una Carta de Navegación Aérea.

Ante esta manifestación, se debe precisar que es correcto lo manifestado, sin embargo se debe aclarar que ello ocurre, por las dimensiones geográficas de cada país, y no resulta conveniente que cada país tenga su propia FIR, es por ello que de “mutuo acuerdo” llegaron a emitir una sola Carta de Navegación Aérea.

Asimismo, se le informo que dichos países centroamericanos tenían un acuerdo para que un país se encargue de emitir dicha Carta, sin embargo los países de Perú y Chile no tienen ningún acuerdo con respecto las Cartas de Navegación Aérea.

Finalmente, se debe hacer mención que las Cartas de Navegación Aérea si grafican los Límites Territoriales del Perú, tal como ocurrió con el Fallo de la Corte Internacional de Justicia entre los países de Rumania y Ucrania, donde se definió el límite marítimo y por consiguiente, también varió su Carta de Navegación Aérea.

## CONCLUSIONES

1. Se determinó que el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la delimitación Marítima entre Perú y Chile, cuya decisión otorga al Perú una extensión del Dominio Marítimo, si tiene implicancias jurídicas sobre la Soberanía Aérea del Perú.
2. Se determinó que la Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación cumplió con modificar la Cartografía Marítima dentro de su competencia.
3. Se determinó que el Instituto Geográfico Nacional encargada de la Cartografía Nacional no es competente para actualizar la Carta de Navegación Aérea del Perú.
4. Se determinó que la Corporación de Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A. encargada de Publicar las Cartas de Navegación Aérea, actualizará dichas Cartas por orden expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
5. Se determinó que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil es la Entidad Pública responsable de aprobar la actualización y publicación de la Carta de Navegación Aérea del Perú.
6. Se determinó que el Ministerio de Relaciones Exteriores, primero debe recepcionar la propuesta de actualizar la Carta de Navegación Aérea del Perú parte del Ministerio de Transporte y Comunicaciones para elevarlo ante la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

7. Se determinó que la Fuerza Aérea del Perú, si cumple con proteger nuestra soberanía aérea solo hasta los límites antes del fallo de la Corte Internacional de Justicia. (Límite Antiguo)

## RECOMENDACIONES

1. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones proponga la actualización de los límites de las Cartas de Navegación Aérea del Perú ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y se efectúe lo antes posible.
2. El Ministerio de Relaciones Exteriores solicite ante la Organización de Aviación Civil Internacional la conformación de una mesa de trabajo conjunta entre los países de Perú y Chile con la finalidad de establecer los nuevos límites de las Cartas de navegación Aérea de ambos países.
3. La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial CORPAC S.A. encargada de brindar los Servicios de Navegación Aérea, coordine con su similar en Chile para fijar nuevos Puntos de Transferencia entre ambos estados, mientras dure la actualización de las Cartas de Navegación Aérea.
4. El Tribunal Constitucional determine si el considerando N° 178 del Fallo de la Corte Internacional sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile es inconstitucional, ya que efectivamente en el mencionado considerando el Perú está reconociendo los términos de la Convención del Mar, es decir solo se reconoce soberanía en las 12 millas del Mar territorial y eso contradice lo que estipula la Constitución Política del Perú.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. BECERRA M. & POVEDANO A. & TELLEZ E. “*La Soberanía en la Era de la Globalización*”.  
Recuperado de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2790/5.pdf>
2. CAMPOS M. (2012). “*Acuerdos de Tránsito Aéreo: Las Libertades del Aire y Derechos Aerocomerciales (Tesis de Pregrado)*”. Universidad de Costa Rica. Costa Rica
3. CONSTITUCIÓN POLITICA DEL PERÚ DE 1993.
4. CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA (2007). “*Caso relativo a la controversia territorial y marítima (Nicaragua contra Colombia)*”  
(Excepciones preliminares).  
Recuperado de <http://www.dipublico.org/cij/doc/167.pdf>  
(Fallo) Recuperado de <http://www.dipublico.org/cij/doc/195.pdf>
5. CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA (2009). “*Caso relativo a la delimitación marítima en el mar negro (Rumania contra Ucrania)*”.  
Recuperado de <http://www.dipublico.org/cij/doc/174.pdf>
6. DECRETO LEGISLATIVO N° 1139 “*Ley de la Fuerza Aérea del Perú*”.  
Lima, 09 de noviembre del 2011.
7. HERNANDEZ, R., FERNANDEZ, C., & BAPTISTA, P. (2006). “*Metodología de la investigación*”. México: McGraw Hill Interamericana.
8. LARA C. (2005). “*La delimitación marítima entre el Ecuador y el Perú*”.  
Recuperado de <http://www.afese.com/img/revistas/revista46/delimitacion.pdf>  
y  
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con\\_uibd.nsf/0C5C2DB41BC7F2F7052574A50061DC56/\\$FILE/delimita\\_marina.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con_uibd.nsf/0C5C2DB41BC7F2F7052574A50061DC56/$FILE/delimita_marina.pdf).
9. LEY N° 26219 “*Prohíben la importación, comercialización, edición, impresión, distribución de impresos, textos cartográficos, geográficos, cuadernos y cualquier otro material en el cual aparezca mutilado el territorio nacional*”. Lima, 18 de agosto de 1993.

10. LEY N° 27261 “*Ley de Aeronáutica Civil del Perú*”. Lima, 09 de mayo del 2000.
11. LEY N° 28621 “*Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú*”. Lima, 30 de junio del 2005.
12. LEY N° 29687 “*Ley que adecua la Ley N° 28621, Ley de Líneas de Base del Dominio Marítimo del Perú*”. Lima, 09 de mayo del 2011.
13. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ (2015). “*Delimitación marítima entre el Perú y Chile ante la Corte Internacional de Justicia, Tomo IV: El Fallo de la Corte Internacional de Justicia*”. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.
14. MONROY M. (2002). “*Derecho Internacional Público*”. Bogotá: Editorial Temis S.A.
15. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (1944). *Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Convenio de Chicago”*. Recuperado de [http://www.icao.int/publications/documents/7300\\_cons.pdf](http://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf)
16. ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (1948). *Tratado Americano de Soluciones Pacíficas “Pacto de Bogotá”*. Recuperado de <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-42.html>
17. ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (1969). “*Convención de Viena, sobre el derecho de los tratados*”. Recuperado de [http://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference\\_docs/Convencion\\_Viena.pdf](http://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference_docs/Convencion_Viena.pdf)
18. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (1945). “*Estatuto de la Corte Internacional de Justicia*”. Recuperado de <http://www.icj-cij.org/homepage/sp/icjstatute.php>
19. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (1978). “*Reglamento de la Corte Internacional de Justicia*”. Recuperado de <http://www.icj-cij.org/homepage/sp/icjrules.php>
20. REVISTA DE MARINA (2014) “*Edición Especial sobre el Fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile*”. Imprenta de Marina.

21. SEQUERA A. (2004). "*Derecho Aéreo Colombiano*". Bogotá: Editorial ABC S.A.
22. VARA-HORNA, A. (2012). "*Desde La Idea hasta la sustentación: Siete pasos para una tesis exitosa*". Lima: Instituto de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos. Universidad de San Martín de Porres.



## **ANEXOS**

**Anexo 01:** Matriz de consistencia

**“LA EXTENSIÓN DEL DOMINIO MARÍTIMO Y LAS IMPLICANCIAS JURÍDICAS EN LA SOBERANÍA AEREA DEL PERÚ”**

<b>PROBLEMA DE LA INVESTIGACION</b>	<b>OBJETIVO DE LA INVESTIGACION</b>	<b>HIPOTESIS</b>	<b>VARIABLES E INDICADORES</b>	<b>METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION</b>	<b>POBLACION Y MUESTRA</b>
<p><b>Problema General:</b> ¿Cuáles son las implicancias jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú a causa de la extensión del Dominio Marítimo?</p>	<p><b>Objetivo General:</b> Determinar las implicancias jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú a causa de la extensión del Dominio Marítimo</p>	<p><b>Hipótesis General:</b> Las implicancias Jurídicas de la Soberanía Aérea del Perú son influidas significativamente a causa de la Extensión del Dominio Marítimo</p>	<p>V.I Extensión del Dominio Marítimo V.D. La Soberanía Aérea del Perú</p>	<p>El tipo de investigación es Básica El nivel de investigación es el exploratorio Método de investigación es Inductivo El diseño aplicado ha sido el exploratorio – cualitativa - documental</p>	<p>La población esta compuesta por 02 grupos. Encuestados y Entrevistados La muestra se obtiene de los encuestados.</p>
<p><b>PE1.</b> ¿Qué entidad estatal es la responsable de proteger nuestra soberanía aérea en relación a la extensión del Dominio marítimo.</p>	<p><b>OE1.</b> Determinar la entidad estatal responsable de proteger nuestra soberanía aérea en relación a la extensión del Dominio marítimo.</p>	<p><b>HE1.</b> La Entidad Estatal que protege la Soberanía Aérea del Perú cumple su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo</p>			

PROBLEMA DE LA INVESTIGACION	OBJETIVO DE LA INVESTIGACION	HIPOTESIS	VARIABLES E INDICADORES	METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	POBLACION Y MUESTRA
<b>PE2.</b> ¿Qué entidad estatal autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea en relación a la extensión del Dominio marítimo?	<b>OE2.</b> Determinar la entidad estatal que autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea en relación a la extensión del Dominio Marítimo.	<b>HE2.</b> La Entidad Estatal que autoriza la actualización de las Cartas de Navegación Aérea del Perú cumple con su responsabilidad en relación a la extensión del Dominio Marítimo	V.I Extensión del Dominio Marítimo V.D. La Soberanía Aérea del Perú	El tipo de investigación es Básica El nivel de investigación es el exploratorio Método de investigación es Inductivo El diseño aplicado ha sido el exploratorio – cualitativa - documental	La población está compuesta por 02 grupos. Encuestados y Entrevistados La muestra se obtiene de los encuestados.

**Anexo 02:** Técnica de recolección de datos - Entrevista

UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

ENTREVISTA SOBRE “LA EXTENSIÓN DEL DOMINIO MARITIMO Y LAS  
IMPLICANCIAS JURIDICAS EN LA SOBERANÍA AÉREA DEL PERÚ”

Entrevistado: .....

Cargo: .....

Institución.....

Breve descripción de los temas que se quieren investigar

1. ¿Tiene conocimiento del Fallo de la Corte Internacional de la Haya sobre la  
Delimitación Marítima entre Perú y Chile?

.....  
.....

2. ¿Tiene conocimiento si se ha delimitado la frontera marítima entre Perú y  
Chile?

.....  
.....

3. ¿Tiene conocimiento si el Perú tiene cartas aéreas donde figure sus  
fronteras?

.....  
.....

4. ¿Sabe que las Cartas de Navegación Aérea están desactualizadas?

.....  
.....

5. ¿Cree Ud. que se deberían actualizar las Cartas de Navegación Aérea?

.....  
.....

6. ¿Para Ud. qué entidad estatal sería la encargada de actualizar las cartas de navegación aérea?

.....  
.....

7. ¿Cree Ud. que se están vulnerando nuestra soberanía aérea?

.....  
.....

8. ¿El fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile ha afectado a la Cartas o Mapas, donde su Entidad está relacionado?

.....  
.....

9.-Si la respuesta 8 es afirmativa ¿La entidad a la que pertenece, cumplió dentro de su competencia con el Fallo de la Corte Internacional de Justicia?

.....  
.....

10.- Puede Brindar algún aporte sobre el tema.

.....  
.....

Muchas gracias

**Anexo 03:** Instrumento de recolección de datos - Encuesta

UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

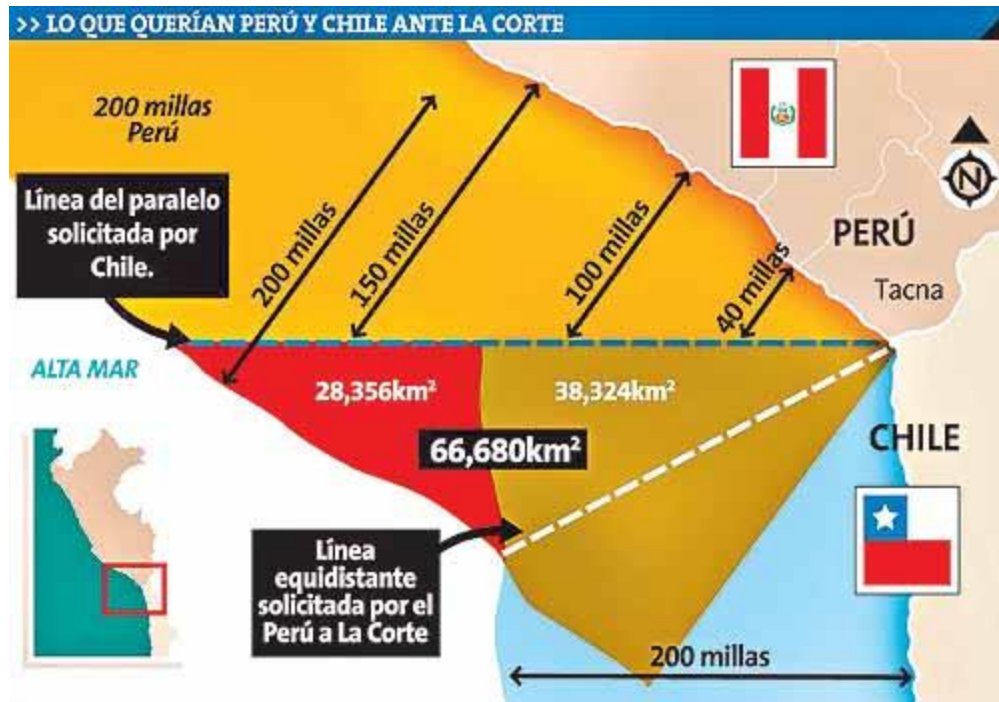
ENCUESTA SOBRE “LA EXTENSIÓN DEL DOMINIO MARITIMO Y LAS IMPLICANCIAS JURIDICAS EN LA SOBERANÍA AÉREA DEL PERÚ”

Estimado(a): Agradecemos su gentil participación en la presente investigación, la encuesta es anónima, por favor responda con sinceridad.

Nro	Pregunta	Si	No
01	¿Tiene conocimiento del Fallo de la Corte Internacional de la Haya sobre la Delimitación Marítima entre Perú y Chile?		
02	¿Sabe si se ha delimitado la frontera marítima entre Perú y Chile?		
03	¿Sabe si el Perú tiene Cartas de Navegación Aérea donde figuren sus fronteras?		
04	¿Sabe que las Cartas de Navegación Aérea están desactualizadas?		
05	¿Cree Ud. que se deberían actualizar las Cartas de Navegación Aérea?		
06	¿Cuál de las siguientes Entidades Públicas cree usted que es la responsable de actualizar las Cartas de Navegación Aérea? Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial .... Ministerio de Transporte y Comunicaciones – DGAC..... Ministerio de Relaciones Exteriores ..... Fuerza Aérea del Perú ..... Marina de Guerra del Perú ..... Instituto Geográfico Nacional .....		
07	¿Cree que la soberanía aérea del Perú está siendo vulnerada?		

Muchas gracias

**Anexo 04:** Los Limites Marítimos entre Perú y Chile antes y después del Fallo de la Corte Internacional de Justicia.



### Delimitación marítima entre Chile y Perú

