



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

CARTILLA TEMÁTICA 402



El Programa de Interceptación Aérea se encuentra a cargo de la Fuerza Aérea del Perú, la cual coordina con las demás instituciones del Perú que participan en el programa.



AERONAVE DEDICADA PRINCIPALMENTE AL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS

Cuyo vuelo u operación tiene por objetivo principal el transporte ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas; el viaje al lugar en donde ilícitamente las recibe o el de regreso después del transporte ilícito; así como el transporte del producto que resulte directamente de la transacción.

AERONAVE SOSPECHOSA

Aeronave Civil de la que se tiene una sospecha razonable de que se Dedicar Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas.

AERONAVE CIVIL

Cualquier aeronave que no esté operada por o bajo la dirección de una autoridad militar, gubernamental u otra autoridad pública.

Evento de Interceptación Aérea

Si se determina que la aeronave es una Aeronave Sospechosa y esta se encuentra en el Espacio Aéreo de Interceptación Aérea, se podrá autorizar la Interceptación (Fase I), a fin de establecer contacto para determinar la identidad del piloto o de la Aeronave Sospechosa.



Cuando un Evento de Interceptación Aérea haya entrado en la Fase I, la Fuerza Aérea del Perú alertará al centro de comando y control de la Policía Nacional del Perú, al Comando de Control Aeroespacial y a las autoridades de aviación competentes de los lugares en los que la Aeronave Sospechosa pueda ser dirigida para el aterrizaje.

Evento de Interceptación Aérea en Tierra



En casos de interacciones con Aeronaves Civiles, cuando haya aterrizado, la Fuerza Aérea del Perú mantendrá la Triada de Monitoreo de Seguridad hasta que la Policía Nacional del Perú o las Fuerzas Armadas estén presentes con suficiente número para asegurar la aeronave.



Si una Aeronave Sospechosa aterriza o es localizada en una pista donde hay unidades de la PNP o de las Fuerzas Armadas que tienen el control operativo, esas unidades tratarán de asegurar la aeronave.



Si una Aeronave Sospechosa aterriza o es localizada en una pista donde no haya unidades suficientes de la PNP o de las Fuerzas Armadas, las unidades de una u otra de esas entidades, según corresponda, deberán realizar todos los esfuerzos razonables para llegar a la aeronave de manera oportuna y asegurarla.

Asistencia del Gobierno de los Estados Unidos

Información de los EE. UU. (inteligencia, información, datos y análisis desarrollados); financiamiento; datos de radares; apoyo en materia de comando, control y comunicaciones; equipo; mantenimiento; y asistencia operativa, de capacitación, informativa, de inteligencia, logística, técnica y administrativa.



Si se utiliza la asistencia del Gobierno de los Estados Unidos, el Gobierno Peruano no hará disparos de advertencia; no dañará, destruirá ni inhabilitará; y no amenazará con dañar, destruir ni inhabilitar ninguna Aeronave Civil que esté en Servicio, excepto en caso de Legítima Defensa.

Se encuentra prohibido el uso de la fuerza o a la amenaza del uso de la fuerza contra una Aeronave Civil en Servicio, salvo en caso de Legítima Defensa. Los oficiales de las fuerzas del orden pueden utilizar fuerza proporcional contra una aeronave o su tripulación si están en peligro ante la resistencia armada por parte de la tripulación.



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



**ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL
GOBIERNO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL
CONVENIO PARA COMBATIR EL
USO INDEBIDO Y LA
PRODUCCIÓN Y EL TRÁFICO
ILÍCITOS DE DROGAS ENTRE LA
REPÚBLICA DEL PERÚ Y LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA,
SUSCRITO EN LIMA EL 23 DE
JULIO DE 1996 Y ACERCA DE LA
INTERCEPTACIÓN AÉREA Y LA
ASISTENCIA CONEXA DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

**1. RESOLUCIÓN LEGISLATIVA N°
32012**

**Artículo Único.- Objeto de la
Resolución Legislativa**

Se aprueba el “Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América para la Implementación del Convenio para Combatir el Uso Indebido y la Producción y el Tráfico Ilícitos de Drogas entre la República del Perú y los Estados Unidos de América, suscrito en Lima el 23 de julio de 1996 y acerca de la Interceptación Aérea y la Asistencia Conexa de los Estados Unidos de América”, suscrito en la ciudad de Lima, República del Perú, el 24 de agosto de 2023.

**2. ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL
GOBIERNO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL
CONVENIO PARA COMBATIR EL
USO INDEBIDO Y LA
PRODUCCIÓN Y EL TRÁFICO**

**ILÍCITOS DE DROGAS ENTRE LA
REPÚBLICA DEL PERÚ Y LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA,
SUSCRITO EN LIMA EL 23 DE JULIO
DE 1996 Y ACERCA DE LA
INTERCEPTACIÓN AÉREA Y LA
ASISTENCIA CONEXA DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

Artículo 1: Propósito

- A. El presente Acuerdo rige el programa de interceptación aérea del GP ("Programa IA"), conforme se define en el Artículo 2.C, la cooperación entre las Partes para el Programa IA, como se describe en el Artículo 3, y el intercambio de Información de los EE. UU. e Información del GP, según se define en el Artículo 2.G y H.
- B. El presente Acuerdo aplica el Convenio Antinarcóticos de 1996 y está sujeto al Convenio General de Cooperación Técnica de 1951.

Artículo 2: Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo se aplicarán las siguientes definiciones:

- A. El término "Interceptación" describe el acto de aproximarse y mantenerse cerca de una aeronave, efectuado por una aeronave de rastreo o interceptación, con el fin de identificar a esa aeronave y, si es necesario, reorientarla hacia su ruta planificada, escoltarla fuera del espacio aéreo restringido o prohibido, o darle la orden de aterrizar.
- B. Por "Evento IA" (abreviatura de "evento de interceptación aérea") se entiende la aplicación de los



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- procedimientos operativos y de seguridad descritos en este Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s), a una Aeronave Civil en particular.
- C. La expresión "Programa IA" define al programa de interceptación aérea del GP (Gobierno del Perú) realizado en coordinación con el USG (United States Government), mediante la aplicación de los procedimientos operativos y de seguridad descritos en el presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s).
- D. Por "Espacio Aéreo IA" se entiende a una porción del espacio aéreo del Perú de dimensiones definidas que está delimitada por las líneas que unen sucesivamente los siguientes puntos en la forma que se describe a Continuación:
Se inicia en el norte en el punto definido con las coordenadas 3° 17' 05.019" S y 78° 06' 44.915" W siguiendo el contorno de las fronteras terrestres establecidas con el Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia, hasta un punto en el sur definido con las coordenadas 16°33'55.03"S y 69°02'18.34"W. Desde este punto sigue en línea recta hacia el norte, pasando por los puntos definidos con las coordenadas 13°30'S y 75°00'W, 11°13'S y 76°00'W, y, 05°30'S y 78°00'W, hasta llegar al punto inicial de esta descripción.
Las enmiendas al "Espacio Aéreo IA" en virtud del presente Acuerdo se efectuarán de común acuerdo
- por escrito entre las Partes, mediante un canje de notas diplomáticas y surtirán efecto a partir de la fecha de la última nota.
- E. La expresión "Otro Evento de Interceptación" designa un evento de interceptación realizado por el GP o efectuado en un Espacio Aéreo IA que no se realiza como parte del Programa IA. Esto incluye, pero no se limita a, cualquier medida llevada a cabo de conformidad con los Artículos 11 y 12 de la Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional (Ley 30339).
- F. La expresión "Asistencia del USG" abarca, pero no se limita a lo siguiente: Información de los EE. UU.; financiamiento; datos de radares; apoyo en materia de comando, control y comunicaciones; equipo; mantenimiento; y asistencia operativa, de capacitación, informativa, de inteligencia, logística, técnica y administrativa.
- G. La expresión "Información de los EE. UU." incluye, entre otras cosas, lo siguiente: inteligencia, información, datos y análisis desarrollados por el USG o con su asistencia, que pueden utilizarse para la interceptación aérea. "Información de los EE. UU." incluye información de rastreo proveniente de radares o aeronaves del GP en lo que respecta a vuelos o Aeronaves Civiles originalmente identificados por recursos de los Estados Unidos.



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- H. La expresión Información del GP" comprende inteligencia, información, datos y análisis que pueden utilizarse para la interceptación aérea desarrollados por el GP sin la asistencia del USG, y excluye la "Información de los EE. UU."
- I. Según el Artículo 2 del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal, el 23 de septiembre de 1971 (el "Convenio de Montreal"), del que ambos, tanto el Perú como Estados Unidos, son partes, las expresiones "en Vuelo" y "en Servicio" tienen las definiciones siguientes:
1. Se considerará que una aeronave se encuentra "en Vuelo" desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.
 2. Se considerará que una aeronave se encuentra "en Servicio" desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período de servicio se prolongará en cualquier

caso por todo el tiempo que la aeronave se encuentre en Vuelo, según se define en el subpárrafo (1).

- J. Una aeronave "Dedicada Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas" es una aeronave en Vuelo o en Servicio, cuyo vuelo u operación tiene por objetivo principal:
1. el transporte ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas (según la definición de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988); o el viaje de la aeronave al lugar en donde ilícitamente recibe estupefacientes o sustancias sicotrópicas; o el regreso de la aeronave después del transporte ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas; o
 2. el transporte del producto que resulte directamente de una transacción ilícita de esos estupefacientes o esas sustancias sicotrópicas (o el viaje de la aeronave al lugar donde entrega o recibe los productos). Si cualquiera de los participantes del GP o del USG en un Evento IA tiene motivos para creer que a bordo de una aeronave viaja alguna persona que no participa intencionalmente en el tráfico ilícito de drogas, no se considerará que esa aeronave está Dedicada Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas.



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- K. Una "Aeronave Sospechosa" es una Aeronave Civil de la que se tiene una sospecha razonable de que se Dedicar Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas, sobre la base de los procedimientos de identificación establecidos en el Apéndice 1 del Anexo A.
- L. Se entiende por "Aeronave Civil" cualquier aeronave que no esté operada por o bajo la dirección de una autoridad militar, gubernamental u otra autoridad pública. Cualquier aeronave que se ajuste a esta definición, aunque se considere "hostil" en virtud de la legislación o los reglamentos del Perú, o sea una Aeronave Sospechosa conforme a lo definido en el párrafo K del presente Artículo, se considerará de todos modos como una "Aeronave Civil".
- M. Se entiende por "Legítima Defensa" la fuerza proporcional utilizada contra una Aeronave Civil cuando un funcionario del gobierno o una autoridad competente del Perú razonablemente cree que la aeronave o su tripulación presenta una amenaza inminente de daño físico grave para él mismo o para otros, y que ninguna otra alternativa razonablemente segura disiparía esa amenaza.

Artículo 3: Cooperación IA

- A. De conformidad con el Programa IA, toda aeronave no comercial que vuele dentro del Espacio Aéreo IA puede estar sujeta a vigilancia especial por las unidades de detección aérea y terrestre con el

objetivo de determinar si la aeronave es una Aeronave Sospechosa. Las Partes aplicarán el Programa IA y los procedimientos operativos y de seguridad descritos en el presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s), cuando de algún modo se utilice la Información de los EE. UU. o la Asistencia del USG para ubicar, identificar, rastrear o interceptar una Aeronave Civil. Las Partes convienen en que el único propósito del Programa IA es la ejecución de las actividades en tierra de las fuerzas del orden—esto es registros, incautaciones y arrestos— conforme se describen en las Secciones IV a VI del Anexo A.

- B. La Fuerza Aérea del Perú (FAP) estará a cargo del Programa IA. La FAP supervisará las operaciones efectuadas en el marco del Programa IA y coordinará con las demás instituciones del Perú que participan en ese programa y con la Fuerza Especial Interinstitucional Conjunta del Sur ("JIATF-S", por sus siglas en inglés) del USG. La FAP se ocupará de la administración diaria de las disposiciones del presente Acuerdo en nombre del GP con la asistencia del representante designado por la Embajada de los Estados Unidos. Por medio de la JIATF-S y en coordinación con el GP y la FAP, el USG podrá proporcionar activos aéreos para realizar operaciones complementarias al Programa IA y ejercerá el control táctico de esos activos aéreos del USG



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- que participen en dicho programa.
- C. Las Partes pretenden establecer un sistema seguro de comunicaciones para facilitar las comunicaciones en tiempo real entre los participantes del GP y del USG antes, durante y después de cualquier Evento IA.
- D. Como se describe en el Anexo A, las Partes establecerán un programa de supervisión de la seguridad y el Perú proporcionará Oficiales Monitores de Seguridad Aérea (OMS) y Oficiales Monitores de Seguridad Terrestre (OMST). Junto con la JIATF-S estos Monitores de Seguridad integran la "Triada de Monitoreo de Seguridad", descrita en el Anexo A, y se ocuparán de verificar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s) y Apéndice(s).
- E. Para facilitar la capacidad de continuar los Eventos IA con países vecinos antes y después del pasaje de una Aeronave Sospechosa por el Espacio Aéreo IA, a los efectos del presente Acuerdo y de la cooperación con la JIATF-S, los participantes del GP y del USG emplearán la terminología y las actividades descritas en las Secciones II, III y IV del Anexo A, como "Detección, Clasificación e Identificación", "Monitoreo" y "Fase I". Las Partes crearán una lista de verificación conjunta en la que se describan esas actividades y
- la "Fase I", para su utilización durante los Eventos IA.
- F. Cualquiera de los participantes del USG en un Evento IA podrá notificar al GP sobre una objeción a una decisión operativa tomada por el GP. Sin embargo, las Partes reconocen que los participantes del USG no tienen ninguna autoridad para emprender ni ordenar ninguna acción operativa particular del GP durante un Evento IA, a menos que se disponga específicamente en el presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s). Además, si en cualquier momento de un Evento IA cualquiera de los participantes del USG presenta objeciones, el USG dejará inmediatamente de prestar asistencia a ese Evento IA, salvo en la medida en que dicha suspensión de la Asistencia USG llegara a crear problemas de seguridad de vuelo. La Asistencia del USG al Evento IA podrá reanudarse si se resuelven las objeciones.
- G. Si se produce una pérdida de las comunicaciones entre cualquiera de los miembros de la Tríada de Monitoreo de Seguridad, la JIATF-S, los OMS o los OMST podrán exigir la terminación del Evento IA en curso.
- H. Se presume que el piloto, la tripulación y los pasajeros de todas las aeronaves sometidas a una operación en el marco del Programa IA no participan en el tráfico ilícito de drogas. Esa presunción solo se refutará determinando, sobre la base de los procedimientos de



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



identificación establecidos en el Apéndice I del Anexo A, que la aeronave es una Aeronave Sospechosa, y aplicando todos los procedimientos descritos en el presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s). La mayor prioridad del Programa IA será lograr que la aeronave interceptada aterrice de manera segura en la pista de aterrizaje más cercana controlada por el GP, donde el personal de las fuerzas del orden pueda asumir el control de la aeronave.

- I. Las Partes pretenden suscribir un memorando de entendimiento separado para integrar los datos de radar del GP en el Sistema Cooperativo de Integración de Información Situacional (CSII) y permitir que el GP acceda a la información de radar incluida en ese sistema. Las Partes también pretenden solicitar y obtener las aprobaciones necesarias para poner a disposición del Programa IA equipo criptográfico y radios de comunicaciones por satélite (SATCOM), con sus materiales conexos de soporte físico y programas informáticos.
- J. Como se describe más detalladamente en el Artículo 8 de este Acuerdo y en la Sección VIII del Anexo A, las Partes celebrarán consultas cuatro veces al año y en cualquier otro momento a solicitud de cualquiera de las Partes, para abordar temas relativos al Programa IA, los Eventos IA y Otros Eventos de Interceptación.

Artículo 4: Obligaciones del GP

- A. No obstante, cualquier disposición contraria en el presente Acuerdo, si se utiliza la Asistencia del USG, aunque se brinde a efectos del Programa IA u otros, de manera alguna para ubicar, identificar, rastrear o interceptar una Aeronave Civil, el GP no hará disparos de advertencia; no dañará, destruirá ni inhabilitará; y no amenazará con dañar, destruir ni inhabilitar ninguna Aeronave Civil que esté en Servicio, excepto en caso de Legítima Defensa.
- B. El GP informará a la JIATF-S dentro de las primeras veinticuatro (24) horas de cualquier situación en la que el GP haga disparos de advertencia; dañe, destruya o inhabilite; o amenace con dañar, destruir o inhabilitar una Aeronave Civil en Servicio.
- C. El GP acuerda asignar personal exclusivo suficiente para dar cumplimiento a los requisitos operativos. El GP es responsable de todos los costos relacionados con ese personal incluidos, entre otros, los sueldos, las prestaciones y los viajes hacia, desde y dentro del Perú, salvo que se disponga de otro modo en el presente Acuerdo o según lo acordado de otra manera por las Partes. El GP asegurará la efectiva operación cotidiana del Programa IA, mediante el suministro de fondos suficientes para cubrir los gastos de administración normales y gastos conexos, como arrendamientos y



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



servicios públicos. El GP es responsable de todo el mantenimiento y las operaciones de las aeronaves y del equipo conexo, con inclusión de los costos relacionados con dicho mantenimiento y operaciones.

D. El GP deberá:

1. garantizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en este Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s);
2. asegurar que los pilotos del GP, los Oficiales Comandantes de Misión y los Monitores de Seguridad Aérea y Terrestre dominen el idioma inglés, incluida la comprensión funcional de la terminología de aviación de uso corriente y especializada, y estén familiarizados con los protocolos de comunicaciones convenidos de antemano para la ejecución operativa del Programa IA;
3. realizar por intermedio del Ministerio de Defensa las actividades de seguimiento y supervisión que correspondan para la adecuada ejecución y administración diaria del Programa IA;
4. publicar documentos e información pertinentes para que los propietarios y los pilotos de Aeronaves Civiles conozcan los siguientes requisitos cuando operen Aeronaves Civiles en el Perú:
 - a. presentar un plan de vuelo antes de despegar

(o de no ser posible antes de despegar, tan pronto como se pueda después del despegue);

- b. ponerse en contacto con el servicio de tránsito aéreo más próximo lo antes posible tras el despegue;
- c. hacer un seguimiento continuo de la radiofrecuencia del servicio de tránsito aéreo apropiado y, cuando sea necesario, establecer comunicaciones bidireccionales con el servicio de tránsito aéreo. En los casos en que sea imposible establecer contacto con el servicio de tránsito aéreo apropiado, mantener un canal abierto en las frecuencias de emergencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
- d. familiarizarse con los procedimientos de interceptación aérea y de las comunicaciones por radio y visuales establecidos por la OACI en el Anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago, el 7 de diciembre de 1944 (el "Convenio de Chicago");
- e. mantener activado el equipo transpondedor con el código asignado por la Dirección General de Aeronáutica Civil del



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú;
- f. obtener permiso antes de volar sobre las zonas restringidas de la FAP; y
- g. abstenerse de pernoctar en pistas no controladas en las que exista la prohibición expresa de la FAP de pernoctar;
5. proporcionar la información y los documentos necesarios al USG para que este pueda realizar los exámenes trimestrales descritos en el Artículo 8 del presente Acuerdo y los exámenes posteriores a los eventos, descritos en la Sección VIII del Anexo A, referentes al funcionamiento y la seguridad del Programa IA y cualquier Otro Evento de Interceptación.
6. facilitar las reuniones pertinentes y las visitas a instalaciones para la evaluación anual descrita en el Artículo 8 del presente Acuerdo; y,
7. proporcionar las aeronaves apropiadas para la ejecución del Programa IA.
- E. El GP asegurará que sus pilotos, los controladores de defensa aérea y otros funcionarios de tierra que participan en el Programa IA estén debidamente capacitados para llevar a cabo dicho programa. El personal del GP será entrenado por instructores certificados.

Artículo 5: Responsabilidades del USG

- A. Sujeto a las correspondientes aprobaciones gubernamentales y a la disponibilidad de fondos asignados, el USG tiene la intención de prestar asistencia en la ubicación, la identificación, el rastreo y la Interceptación de Aeronaves Civiles en el Espacio Aéreo IA y en tierra en territorio peruano a efectos de facilitar la eliminación de las rutas de tráfico de drogas y el arresto de los traficantes. Sujeto a las correspondientes aprobaciones gubernamentales, la asistencia puede comprender, entre otros, el suministro de equipo criptográfico e información actual para la interceptación aérea.
- B. El USG prestará asistencia al GP para la supervisión de la seguridad mediante el uso del Centro de Operaciones de la JIATF-S. La JIATF-S también monitoreará y verificará el cumplimiento de los procedimientos establecidos en este Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s). El USG prestará asistencia al GP para asegurar que los OMS y OMST de la FAP dominen el idioma inglés y estén familiarizados con los protocolos de comunicaciones convenidos para la ejecución operativa del Programa IA.
- C. El USG tiene la intención de aceptar un oficial de enlace que sea nominado por el GP a la JIATF-S. Cualquier información obtenida por un oficial de enlace del GP en la



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



JIATF-S constituirá Asistencia del USG e Información de los EE. UU.

- D. La continuación de la Asistencia del USG al Programa IA está condicionada al cumplimiento estricto y continuo del presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s), así como de los procedimientos de comunicación por radio y visual para la Interceptación de la OACI que figuran en el Anexo 2 del Convenio de Chicago. De conformidad con el Artículo 4.A., el GP no hará disparos de advertencia a ninguna Aeronave Civil en Servicio usando la Asistencia del USG.

Artículo 6: Intercambio de información con terceros Estados

- A. El GP puede compartir Información de los EE. UU. con un tercer Estado solamente si:
1. el tercer Estado es participante en el CSII (Sistema Cooperativo de Integración de Información Situacional), conforme al párrafo F de este Artículo; y,
 2. el GP informa al tercer Estado de que el suministro y cualquier utilización de esa información están sujetos a, y cumplirán con, los términos del Acuerdo de Asistencia de la Interceptación Aérea ("AIAA", por sus siglas en inglés) u otro acuerdo de interceptación aérea entre ese Estado y los Estados Unidos.
- B. Tras tomar conocimiento o sospechar razonablemente que un tercer Estado, que no tiene la Determinación Presidencial de los

Estados Unidos a la que se refiere la Sección 1012 de la Ley de Autorización de la Defensa Nacional para el ejercicio fiscal 1995, en su forma enmendada, está utilizando Información de los EE. UU. de algún modo para dañar, destruir, inhabilitar o amenazar a Aeronaves Civiles en Servicio, el GP objetará inmediatamente al curso de acción del tercer Estado, si está en curso, y en cualquier caso:

1. notificará al USG y consultará con el mismo;
 2. proporcionará al USG toda la información relacionada y cualquier otra evidencia que exista, incluyendo, en forma completa, audios, videos e información de radar; y,
 3. suspenderá el intercambio de información con el tercer Estado hasta que el tercer Estado haya completado medidas correctivas que sean satisfactorias tanto para el GP como para el USG.
- C. El USG puede compartir Información del GP con un tercer Estado solamente si el tercer Estado es participante en el CSII, conforme al párrafo F de este Artículo.
- D. Las Partes acuerdan que el USG deberá comunicar por escrito al GP cualquier ampliación del grupo de Estados participantes en el CSI1 antes de que el GP pueda compartir cualquier Información de los EE. UU. con un nuevo Estado participante, conforme a lo dispuesto en el párrafo A de este Artículo, y antes de que el USG pueda compartir cualquier Información del GP con un nuevo Estado participante, conforme a lo



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



dispuesto en el párrafo C de este Artículo.

- E. El GP no compartirá Información de los EE. UU. con ningún Estado que no sea participante en el CSII o con ninguna otra entidad sin el consentimiento específico por escrito del USG. El USG no compartirá Información del GP con ningún Estado que no sea participante en el CSII o con ninguna otra entidad sin el consentimiento específico por escrito del GP.
- F. No obstante, cualquier otra disposición del presente Artículo, si el USG solicita al GP que no comparta Información de los EE. UU. con un tercer Estado o el GP solicita al USG que no comparta Información del GP con un tercer Estado, las Partes cesarán el intercambio de información conforme a lo solicitado.

Artículo 7: Accidentes de aeronaves

La finalidad de una Junta de Investigación de Accidentes es determinar la causa de un accidente y recomendar medidas correctivas en los ámbitos de capacitación, procedimientos operativos, mantenimiento y equipo con el objetivo de evitar futuros accidentes. En caso de un accidente que involucre a una aeronave del GP o del USG que participa actualmente en un Evento IA, las Partes celebrarán consultas y decidirán acerca de la necesidad de crear una Junta Mixta de Investigación de Accidentes y los procedimientos que seguirá esa Junta, dentro de los 30 días siguientes al accidente. Todos los miembros de la Junta Mixta de Investigación de Accidentes tendrán acceso a todos los materiales y equipos dañados, así

como a toda la información, archivos e informes relevantes.

Artículo 8: Evaluación y suspensión del Programa IA

- A. La evaluación del Programa IA en el marco de este Acuerdo se realizará de conformidad con la Sección VIII del Anexo A y el presente Artículo.
- B. Las Partes deberán monitorear y evaluar de forma conjunta la implementación del Programa IA, lo que incluirá, entre otros, la revisión de cualquier evento descrito en la Sección VIII.B. del Anexo A; la revisión de cualquier otro Evento IA u Otro Evento de Interceptación a solicitud de cualquiera de las Partes; y consultas trimestrales, incluida la evaluación anual descrita en el presente Artículo.
- C. Las consultas trimestrales, incluida la evaluación anual, abarcarán, entre otros, la evaluación de la coordinación durante los Eventos IA entre la Triada de Monitoreo de Seguridad; la evaluación de la coordinación durante los Eventos IA entre la FAP y otras agencias del GP que participan en Eventos IA, incluida la Policía Nacional del Perú (PNP) y el Ministerio Público; el número de Interceptaciones y aterrizajes dirigidos; la fecha y la ubicación de esos incidentes; las circunstancias en las que tuvieron lugar los incidentes; los resultados de esos incidentes; y la revisión de cualquier evento descrito en la Sección VIII 13 del Anexo A. Cualquiera de las Partes puede solicitar, y la otra Parte otorgará, la revisión de todos



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



los registros, informes y grabaciones relevantes, como las grabaciones a bordo (cintas, DVD, CD, etc.); otra información pertinente de la aeronave involucrada en el Evento IA u Otro Evento de Interceptación; y otra información recopilada por el GP tras el evento.

- D. La evaluación anual se realizará en el Perú con representantes de agencias del GP y del USG que participan en el Programa IA y en Otros Eventos de Interceptación, incluso la FAP, la PNP, las fuerzas armadas del GP y la autoridad de aviación civil del GP, entre otros. Además de lo descrito en el párrafo C de este Artículo, durante la evaluación anual las Partes:

1. evaluarán si el personal pertinente del Programa IA tiene o continúa teniendo dominio del idioma inglés;
2. verificarán que en los casos en que haya disparos de advertencia o se haya utilizado la fuerza contra una Aeronave Civil en Servicio, ya sea por el GP o dentro del Espacio Aéreo IA, no se haya recurrido a la Asistencia del USG;
3. celebrarán las reuniones y visitas pertinentes a instalaciones del Comando de Control en el Cuartel General de la FAN, incluido el Comando de Control Aeroespacial (COMCA), la autoridad de aviación civil y cualquier otro emplazamiento determinado por las Partes, con el objeto de que el USG

(incluida la JIATF-S) se mantenga informado sobre los procedimientos que el GP tiene para implementar el Programa IA y confirme que la aplicación de dichos procedimientos por el GP se ajusta a los términos del presente Acuerdo; y,

4. elaborarán un informe conjunto de progreso y evaluación sobre el Programa IA. Dicho informe deberá incluir un resumen de las contribuciones del GP y del USG al Programa IA, un registro de las actividades realizadas, los objetivos alcanzados y datos básicos conexos,
- E. Cualquiera de las Partes puede suspender total o parcialmente las operaciones del Programa IA y/o su asistencia a dicho programa:
1. mientras espera una revisión conjunta de un Evento IA o de Otro Evento de Interceptación o del Programa IA; o
 2. en cualquier momento, si cree que la otra Parte no ha actuado de conformidad con sus obligaciones bajo el presente Acuerdo.
 3. La suspensión se hará efectiva tras la notificación por escrito de una Parte a la otra de dicha suspensión.
- F. El GP se asegurará de que no se use ni que permita el uso de ninguna Asistencia del USG si este suspende las operaciones del Programa IA o su asistencia a ese programa, a menos que el GP haya obtenido previamente el consentimiento del USG.



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- G. El USG reconoce que, en el caso que este suspenda las operaciones del Programa IA o Asistencia del USG, el GP puede suspender el acceso futuro del USG a la Información del GP previsto en este Acuerdo.

Artículo 9: Disposiciones finales

- A. Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota en un canje de notas diplomáticas entre las Partes confirmando que se han completado todos los procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de este Acuerdo. Tras su entrada en vigor, el presente Acuerdo sustituirá al Acuerdo sobre el Sistema de Intercambio de Información entre los Países Cooperantes, y su anexo, celebrado mediante canje de notas en Lima, el 16 de agosto de 2005.
- B. Los Eventos IA en el marco de este Acuerdo no comenzarán hasta que el USG notifique por escrito al GP del cumplimiento de los requisitos internos del USG.
- C. Las enmiendas a este Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s), podrán realizarse conforme a lo convenido por las Partes. Todas las enmiendas al presente Acuerdo, incluido(s) su(s) Anexo(s), deberán hacerse por escrito.
- D. Cualquiera de las Partes podrá dar por terminado el presente Acuerdo, al notificar su intención por escrito a la otra Parte, con noventa (90) días de anticipación a la fecha de terminación.

Anexo A: Procedimientos del Programa IA

Las Partes acuerdan cumplir los siguientes procedimientos con relación al Programa IA. Estos procedimientos están diseñados para proteger vidas en el aire y en tierra con relación al Programa IA y cumplir los requisitos jurídicos internos de cada Parte.

I. Generalidades

- A. El USG proporcionará, como mínimo, los siguientes participantes para su asistencia al Programa IA:

1. un Comandante Táctico de la JIATF-S, que ejerce el mando y control de todos los activos aéreos del USG por intermedio del Centro de Operaciones Conjuntas de la JIATF-S (JIATF-S COC);
2. un Capitán de Operaciones Tácticas de la JIATF-S, que es el Oficial de Vigilancia Superior del Comandante Táctico en el JIATF-S COC y el representante del USG en la Tríada de Monitoreo de Seguridad durante los Eventos IA; y
3. un Asistente del Host Nation Rider (pasajero de la nación anfitriona), que es un representante del USG que asiste al Host Nation Rider cuando hay activos aéreos del USG involucrados en el Programa IA en el Espacio Aéreo IA. El



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



Asistente del Host Nation Rider poseerá un buen dominio del idioma castellano.

B. El GP proporcionará, como mínimo, los siguientes participantes para el Programa IA:

1. el Oficial Comandante de Batalla (OCB), que se encuentra en el COMCA y transmite órdenes a las aeronaves de rastreo e interceptación, determina si se autoriza la Fase I y supervisa el cumplimiento por las aeronaves de rastreo e interceptación del GP de los procedimientos establecidos en el Acuerdo, incluido este y cualesquiera otros Anexos.
2. un Oficial de Enlace del GP asignado a la JIATF-S que coordina la planificación, el intercambio de información y el análisis entre la JIATF-S y el GP;
3. un Host Nation Rider (pasajero de la nación anfitriona) que viaja en todos los activos aéreos del USG involucrados en el Programa IA en el Espacio Aéreo IA. El Host Nation Rider realiza la identificación de las trazas de interés, cuando es posible, y ayuda a coordinar las acciones del GP en apoyo del Programa IA. El Host Nation Rider tendrá acceso al equipo necesario para fines de

coordinación de las operaciones con el COMCA y, en ciertos casos, para la dirección de esas operaciones;

4. un Oficial Monitor de Seguridad Terrestre (OMST), que es un oficial de la FAP y un representante de la Triada de Monitoreo de Seguridad en el COMCA durante los Eventos IA; y
 5. un Oficial Monitor de Seguridad Aérea (OMS), que es un oficial de la FAP y un representante de la Triada de Monitoreo de Seguridad en la aeronave de rastreo del GP. El OMS observa las decisiones tomadas por el personal del GP, se comunica con el OMST y el Capitán de Operaciones Tácticas de la JIATF-S, y les informa si se están siguiendo los procedimientos acordados.
- C. Con sujeción a las excepciones específicas previstas en el presente Acuerdo, incluido este y cualesquiera otros Anexos, el GP tiene la responsabilidad exclusiva de todas las acciones operativas relacionadas con cada Evento IA y el Programa IA.
- D. Cualquiera de los participantes del USG podrá notificar al GP cualquier objeción del USG a una decisión operativa tomada por el GP, pero no tendrá ninguna autoridad para



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



emprender ni ordenar ninguna acción operativa particular del GP durante un Evento IA, a menos que se disponga específicamente en el presente Acuerdo, incluido este y cualesquiera otros Anexos. Además, si en cualquier momento de un Evento IA cualquiera de los participantes del USG presenta objeciones, el USG dejará inmediatamente de prestar asistencia a ese Evento IA, salvo en la medida en que dicha suspensión de la Asistencia del USG llegara a crear problemas de seguridad de vuelo. La Asistencia del USG al Evento IA podrá reanudarse si se resuelven las objeciones presentadas.

E. En el marco del Programa IA, el GP no entrará en la Fase I (según lo descrito aquí) cuando:

1. tenga motivos para creer que a bordo de la aeronave viaja alguna persona que no participa intencionalmente en el tráfico ilícito de drogas;
2. la aeronave sea razonablemente identificable como una aeronave de estado o comercial;
3. sepa o debiera saber que la aeronave está operando conforme con un plan de vuelo presentado a las autoridades de tránsito aéreo del Perú, o del país donde se originó el vuelo. Este subpárrafo

no se aplica si existen suficientes motivos para concluir que el plan de vuelo contiene información falsa o si la aeronave se ha desviado significativamente del plan de vuelo sin justificación;

4. existan motivos para creer que el piloto de la aeronave está incapacitado, salvo que la aeronave presente una amenaza inminente para las personas que no están a bordo. Este subpárrafo no se aplica si existen suficientes motivos para concluir que la supuesta incapacitación se está utilizando para evitar la aplicación del Programa IA; o,
5. existan motivos para creer que la aeronave ha sido objeto de interferencia ilícita o su piloto está coaccionado, salvo que la aeronave presente una amenaza inminente para las personas que no están a bordo. Este subpárrafo no se aplica si existen suficientes motivos para concluir que el reporte de interferencia ilícita se está utilizando para evitar la aplicación del Programa IA.

F. Si cualquiera de los participantes del GP o del USG involucrados en un Evento IA posee motivos para creer que se cumplen una o varias condiciones



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



descritas en el párrafo E, el Evento IA se suspenderá inmediatamente. Sin embargo, no se tiene la intención de que estos procedimientos impidan que el GP realice esfuerzos para identificar y seguir esas categorías de aeronaves a través de contacto por radio, identificación visual u otros medios.

- G. Si se produce una pérdida de las comunicaciones entre cualquiera de los miembros de la Triada de Monitoreo de Seguridad, la JIATF-S, los OMS o los OMST podrán exigir la terminación del Evento IA en curso. La partida de una aeronave de rastreo del sitio después del inicio de un Evento IA en Tierra, descrita en la Sección V de este Anexo, no se considerará una pérdida de las comunicaciones si hay otro OMST en el COMCA que sigue el evento, conforme se describe en la sección V.B del presente Anexo, y está en comunicación activa con la aeronave interceptora.

- H. Las Partes adoptarán las medidas necesarias para asegurar que cada uno de sus participantes, cuando participen en el Programa IA, posea pleno conocimiento del contenido del presente Anexo, incluido su Apéndice.

II. Detección, clasificación e identificación

Cuando el GP detecte o sea informado de una aeronave que es candidata a un posible Evento IA (una "traza de interés"), el GP recopilará y clasificará información sobre esa aeronave de todas las fuentes razonablemente disponibles, entre otras, los sistemas de radar, el contacto por radio y visual con la aeronave, los sistemas electrónicos que, por ejemplo, ayudan a verificar si la aeronave está siguiendo el plan de vuelo presentado y de qué tipo de aeronave se trata, así como los centros de control de tránsito aéreo pertinentes, con el fin de determinar si la aeronave es una Aeronave Sospechosa. Esa determinación la hará el OCB en el COMCA, usando los factores establecidos en el Apéndice 1 del presente Anexo, así como otra información proporcionada por los participantes del GP y del USG durante el evento en curso.

III. Monitoreo

Si el OCB ha determinado que una Aeronave Civil es una Aeronave Sospechosa, será rastreada y monitoreada. Si el rastreo es intermitente, deberá realizarse una nueva identificación positiva con razonable certeza antes de que el Evento IA pueda continuar.

IV. Interceptación (Fase 1)

- A. Si el OCB, con base en los criterios descritos en la Sección II y usando los factores establecidos en el Apéndice I del presente Anexo, determina que la aeronave es una Aeronave



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



Sospechosa y esta se encuentra en el Espacio Aéreo IA, podrá autorizar la Fase I, con sujeción a lo dispuesto en las Secciones I.E, I.F y I. G del presente Anexo.

- B. La fase de Interceptación (Fase I) comprende los intentos por establecer contacto por radio con la Aeronave Sospechosa y, de ser necesario, mediante señales visuales, para determinar la identidad del piloto o de la Aeronave Sospechosa.

- C. En la Fase I la FAP tratará de:

1. determinar con mayor certeza la identidad de la Aeronave Sospechosa. La aeronave de rastreo o interceptación deberá tomar todas las medidas razonables, incluido el uso de dispositivos de visión nocturna, para identificar a la Aeronave Sospechosa por observación visual o electrónica de los indicadores de nacionalidad, el número de registro y cualquier otro número de matrícula o características o marcas distintivas de la Aeronave Sospechosa;
2. recopilar cualquier información adicional disponible sobre la Aeronave Sospechosa que pueda ayudar a determinar si los factores descritos en el Apéndice del presente

Anexo continúan en apoyo en la determinación de que la aeronave es una Aeronave Sospechosa;

3. establecer comunicaciones con la Aeronave Sospechosa por radio o señales visuales; y,
 4. ordenar a la Aeronave Sospechosa que aterrice en la pista adecuada más cercana, si los factores continúan en apoyo en la determinación de que la aeronave es una Aeronave Sospechosa.
- D. La aeronave interceptora maniobrá con relación a la Aeronave Sospechosa de conformidad con los procedimientos para maniobras de Interceptación establecidos por la OACI en el Anexo 2 del Convenio de Chicago, a los efectos de:
1. no poner en riesgo físico a las personas que se encuentren a bordo de la Aeronave Sospechosa;
 2. posibilitar la observación visual continua y sin obstáculos de la Aeronave Sospechosa; y,
 3. facilitar el establecimiento de comunicaciones con la Aeronave Sospechosa mediante el uso de comunicaciones por radio o señales visuales.
- E. La aeronave interceptora tratará primero de establecer contacto con la Aeronave Sospechosa en



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



Vuelo, empleando los procedimientos de radiocomunicaciones establecidos por la OACI en el Anexo 2 del Convenio de Chicago ("procedimientos de radiocomunicaciones de la OACI"), asegurándose de tratar de establecer contacto utilizando tanto las frecuencias de emergencia de 121,5 MHz y 243 MHz como las frecuencias normales VHF y UHF de la aviación civil para el área de operación (las "frecuencias apropiadas"). En las comunicaciones por radio se utilizarán, tanto el inglés como el castellano; y, cuando sea posible, el idioma del país de matrícula, si se conoce.

- F. Cuando se logra establecer contacto por radio con la Aeronave Sospechosa, la aeronave interceptora interrogará al piloto de la Aeronave Sospechosa para determinar el status de la misma.
- G. Si no puede establecerse contacto por radio con la Aeronave Sospechosa, la aeronave interceptora utilizará las señales visuales para la Interceptación establecidas por la OACI en el Anexo 2 del Convenio de Chicago ("señales visuales de la OACI") para tratar de establecer comunicación.
- H. Si los factores en el Apéndice 1 del presente Anexo continúan confirmando que la aeronave en Vuelo es una Aeronave Sospechosa, la

aeronave interceptora contactará a la Aeronave Sospechosa utilizando los procedimientos de radiocomunicaciones de la OACI y las frecuencias apropiadas o, en caso de no poder establecer contacto por radio, empleando las señales visuales de la OACI, para ordenar a la Aeronave Sospechosa que aterrice en un lugar designado que sea adecuado para un aterrizaje seguro.

- I. Cuando un Evento IA haya entrado en la Fase I, la FAP alertará al centro de comando y control de la Policía Nacional del Perú (PNP), al COMCA y a las autoridades de aviación competentes de los lugares en los que la Aeronave Sospechosa pueda ser dirigida para el aterrizaje.

V. Evento IA en Tierra

- A. Los siguientes procedimientos se aplican a las interacciones del GP con Aeronaves Civiles que se encuentran en tierra durante el período en Servicio, cuando la FAP ya haya iniciado cualquiera de las actividades descritas en las Secciones II, III o IV de este Anexo, mientras que la Aeronave Civil estuvo en Vuelo o si la FAP encuentra la aeronave en tierra antes de que las fuerzas del orden lleguen en número suficiente para asegurar la aeronave ("Evento IA en Tierra").



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- B. Cuando la Aeronave Civil haya aterrizado, la FAP mantendrá la Triada de Monitoreo de Seguridad hasta que la PNP o las Fuerzas Armadas estén presentes con suficiente número para asegurar la aeronave para fines de aplicación de la ley, conforme se describe en la Sección VI del presente Anexo. Si, después de que la FAP haya iniciado un Evento IA en Tierra, el OMS no puede continuar con la misión, la Triada de Monitoreo de Seguridad deberá tener, además del Capitán de Operaciones Tácticas de la JIATF-S, por lo menos un OMST adicional en el COMCA para que ayude al OMST principal a garantizar que las comunicaciones con la aeronave interceptora están siendo monitoreadas y que se estén cumpliendo los procedimientos.
- C. Si una Aeronave Sospechosa aterriza o es localizada en una pista donde hay unidades de la PNP o de las Fuerzas Armadas que tienen el control operativo, esas unidades tratarán de asegurar la aeronave para fines de aplicación de la ley.
- D. Si una Aeronave Sospechosa aterriza o es localizada en una pista donde no haya unidades suficientes de la PNP o de las Fuerzas Armadas, las unidades de una u otra de esas entidades, según

corresponda, deberán realizar todos los esfuerzos razonables para llegar a la aeronave de manera oportuna y asegurarla para fines de aplicación de la ley.

- E. Si, durante un Evento IA en Tierra, la FAP observa actividades de traspaso de carga de la aeronave a medios de transporte terrestres o acuáticos, la FAP podrá seguir esos medios de transporte por vía aérea para recopilar información sobre ellos, incluida su identidad y su destino.

VI. Procedimientos para interacciones de las fuerzas del orden con Aeronaves Civiles

- A. La prohibición contra el uso de la fuerza o a la amenaza del uso de la fuerza contra una Aeronave Civil en Servicio, salvo en caso de Legítima Defensa (descrita en el Artículo 4.A. del Acuerdo), se aplica por igual a todo el personal del GP, incluido el personal de las fuerzas del orden, independientemente de si la aeronave se intercepta primero en el aire (Evento IA en Tierra con arreglo a la Sección V del presente Anexo) o se ubica sin la intervención de la FAP. El ejercicio de la función de las fuerzas del orden en operativos realizados en tierra dirigidos a la tripulación de la aeronave o su cargamento pueden llevarse a cabo durante los periodos de "en Vuelo" o



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- "en Servicio", siempre que se observe esta prohibición.
- B. Ninguna disposición del Acuerdo, incluido este y cualesquiera otros Anexos, limita la autoridad de los oficiales de las fuerzas del orden de ordenar a la tripulación de una Aeronave Sospechosa que se entregue mientras que la aeronave está en tierra.
 - C. Las disposiciones del presente Acuerdo, incluido este y cualesquiera otros Anexos, no prohíben a los oficiales de las fuerzas del orden realizar registros o incautaciones de aeronaves o su carga. Los oficiales de las fuerzas del orden pueden utilizar fuerza proporcional contra una aeronave o su tripulación si están en peligro ante la resistencia armada por parte de la tripulación.
 - D. Los procedimientos en Sección V y esta Sección VI se aplican también a las interacciones de las Fuerzas Armadas y las fuerzas del orden con Aeronaves Civiles que se encuentren en el mar, el río o cualquier otra masa de agua durante el período en Servicio.

VII. Búsqueda y rescate, e investigación de accidentes

- A. Si en algún momento durante el Programa IA se produce un accidente que involucra a una Aeronave Civil objeto de, o de otra manera involucrada en, un Evento IA, o si la tripulación o los pasajeros de esa

aeronave están lesionados, las Partes realizarán operaciones de búsqueda y rescate relacionadas con la aeronave interceptada o localizada de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, celebrado en Hamburgo (Alemania) el 27 de abril de 1979, el Convenio de Chicago, y los demás tratados que resulten aplicables entre las Partes. Además, los activos aéreos en vuelo, si están disponibles, permanecerán en la escena el mayor tiempo posible, informarán de la ubicación de aeronaves derribadas, prestarán la ayuda que puedan y, de estar equipados para ello, grabarán por medios de audio y visuales los esfuerzos y las acciones posteriores al accidente.

- B. Cualquier accidente que involucre una Aeronave Civil objeto de, o de otra manera involucrada en, un Evento IA u Otro Evento de Interceptación, estará sujeto a los procedimientos de revisión descritos en el Artículo 8 del Acuerdo y en la Sección VIII del presente Anexo.

VIII. Revisión de los Eventos IA y de Otros Eventos de Interceptación

- A. Como se describe en los Artículo 3.1 y 8 del Acuerdo, cualquier Evento IA u Otro Evento de Interceptación



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



- deberá revisarse conjuntamente por el GP y el USG a solicitud de cualquiera de las Partes.
- B. Las Partes siempre deberán realizar una revisión conjunta inmediatamente después de:
1. cualquier Evento IA, Evento IA en Tierra u Otro Evento de Interceptación en el que la FAP utilice disparos de advertencia o en el que una Aeronave Civil resulte dañada, destruida o inhabilitada ya sea por accidente u otra causa.
 2. cualquier Evento IA cuando un participante del GP o del USG presente una objeción durante el evento;
 3. cualquier Otro Evento de Interceptación que proceda a las medidas de "persuasión" o de "neutralización", conforme se definen en los Artículos 11.4, 11.5, 12.4 y 12.5 de la Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional (Ley 30339) del Perú, en la forma como se encuentra en vigor al momento de la firma del presente Acuerdo; y,
 4. cualquier interacción entre las fuerzas del orden y una Aeronave Civil en Servicio en la que la aeronave resulta dañada, destruida, o inhabilitada ya sea en un acto de Legítima

Defensa o de otra manera.

- C. Las Partes también revisarán los eventos enumerados en el párrafo B de esta Sección durante la próxima consulta trimestral y la próxima evaluación anual descritas en el Artículo 8 del Acuerdo.
- D. Las grabaciones de audio y visuales que se encuentren a bordo de todas las aeronaves involucradas en tales eventos, así como todos los informes y grabaciones de audio y visuales de las fuerzas del orden serán la base principal de estas revisiones, y cada Parte proporcionará acceso a todos los informes y grabaciones relacionados con un evento particular con el fin de que se realice la revisión conjunta de dicho evento.
- E. El GP y el USG conservarán todos los informes y grabaciones relacionados con los eventos descritos en el párrafo B de esta Sección, de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos y, en cualquier caso, por un mínimo de un año. El GP y el USG conservarán todos los informes y grabaciones relacionados con cualquier otro Evento IA u Otro Evento de Interceptación de conformidad con sus respectivas leyes y reglamentos y, en cualquier caso, por un mínimo de treinta días.



FUNCIÓN POLICIAL EN EL MARCO DEL CONVENIO PARA COMBATIR EL USO INDEBIDO, PRODUCCIÓN Y TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS ENTRE PERÚ – ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA



Apéndice 1 al Anexo A: Criterios para determinar si se sospecha razonablemente que una aeronave está Dedicada Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas (una Aeronave Sospechosa)

Deberán tenerse en cuenta los siguientes factores para evaluar si se sospecha razonablemente que una aeronave es una Aeronave Sospechosa:

Si omitió la aeronave presentar el plan de vuelo requerido

Si está volando inexplicablemente fuera de la ruta designada en su plan de vuelo aprobado

Si no está utilizando el "código de transpondedor" asignado

Si está volando a una altitud inexplicablemente baja

Si está volando en la noche con las luces apagadas

Si la aeronave tiene en la cola un número, de registro falso o no tiene número de registro

Si las ventanas de la aeronave están oscurecidas

Si el número que figura en la cola de la. aeronave. concuerda con el número de una aeronave previamente utilizada para el tráfico ilícito de drogas

Si existe información de inteligencia que indique que la aeronave se dedica al tráfico ilícito de drogas

Si la aeronave está volando sin autorización sobre una Zona de Identificación de Defensa Aérea (si la hay); si fuera el caso, ¿cuál?

Si la aeronave está estacionada de noche en una pista no controlada sin autorización de las autoridades competentes

Si han fracasado todos los intentos por identificar la aeronave

Si de manera inexplicable la aeronave no ha respondido a ninguno de los intentos de comunicarse con ella

Si la aeronave ha desatendido las órdenes de la FAP

Si se han arrojado objetos desde la aeronave

Si existe alguna otra información que indique que se sospecha razonablemente que la aeronave está Dedicada Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas

Si existe alguna información que indique que no se sospecha razonablemente que la aeronave está Dedicada Principalmente al Tráfico Ilícito de Drogas

Ninguno de los factores antes mencionados será determinante por sí solo.



#ContribuyendoAlConocimientoDelPersonalPolicial

Se oficializa la elaboración y difusión de la CARTILLA TEMÁTICA LEGAL con Resolución de la

Comandancia General de la Policía Nacional del Perú N° 126-2020-CG.PNP/SECEJE-DIRASJUR

de fecha 14 abril del 2020, como herramienta técnica y especializada de carácter jurídico para el

empoderamiento del servicio policial.