

1497

249

**LEGALIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS POR LA FUERZA
PUBLICA EN EJERCICIO DE LA SOBERANIA EN EL ESPACIO AÉREO
COLOMBIANO**

PLINIO ENRIQUE MARQUEZ APONTE

**Trabajo de Grado presentado para optar al título de Especialista en Derecho
Administrativo**

**TUTOR:
DR. OMAR DUSSAN HERNANDEZ
Abogado**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO ADMINISTRATIVO
BOGOTÁ D.C.**

2009

LEGALIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS UTILIZADOS POR LA FUERZA
PUBLICA EN EJERCICIO DE LA SOBERANIA EN EL ESPACIO AÉREO
COLOMBIANO

Plinio Enrique Márquez Aponte

Abogado, egresado de la Universidad Militar Nueva Granada, estudiante del programa de Especialización en Derecho Administrativo, en la misma casa de estudios.

LEGALITY OF THE PROCEDURES USED BY THE FORCE PUBLISHES IN
EXERCISE OF THE SOVEREIGNTY IN THE COLOMBIAN AIRSPACE

Plinio Enrique Márquez Aponte

Lawyer, withdrawn of the Military University New Granada, student of the program of Masters in military Public Right, the same house of studies.

RESUMEN

Para la elaboración de este artículo se han analizado diferentes normas, tanto a nivel nacional como internacional, especialmente en el ámbito aeronáutico con el propósito de establecer y demostrar la legalidad jurídica de los procedimientos utilizados por la fuerza pública en Colombia para ejercer y mantener la soberanía en su espacio aéreo, para más claridad en dichos procedimientos se dan a conocer dos cosas en los cuales la fuerza pública ha aplicado los procedimientos establecidos para tal fin y los mismos han sido analizados, concluyendo que sí existe legalidad jurídica tanto nacional como internacional en los procedimientos empleados por la fuerza pública en ejercicio de la soberanía en espacio aéreo sometido a jurisdicción nacional.

Palabras clave: Legalidad, Procedimientos, Fuerza Pública, espacio aéreo, soberanía.

ABSTRACT

For the elaboration of this I articulate have analyzed different norms, as much at national level as international, specially in the aeronautical scope in order to establish and to demonstrate the legal legality of the procedures used by the force it publishes in Colombia to exert and to maintain the sovereignty in its airspace, for but clarity in these procedures they occur to know two enclosures for bullfighting in as the force publishes to applied the procedures established for such aim and such they have been analyzed, concluding that if legal legality as international in the procedures used by the public force in exercise of the sovereignty in airspace submissive national jurisdiction exists as much national.

Key words: Legality, Procedures, Public Force, airspace, sovereignty.

1. ANTECEDENTES

La Fuerza Aérea Colombiana¹ implementó en el año 1994 un procedimiento para contrarrestar los vuelos ilícitos² en el Espacio Aéreo Colombiano³ con acción de las armas. Dicha acción esta respaldada de acuerdo con la normatividad contemplada en la Constitución Nacional la cual le da a la Fuerza Aérea la responsabilidad de ejercer la soberanía nacional mediante el control y uso del Espacio Aéreo Colombiano.

Existen leyes internacionales y aeronáuticas que todos los países deben cumplir con respecto a las aeronaves que surcan los Espacios Aéreos y por las cuales está regida toda la actividad aeronáutica.

¹ www.fac.mil.co

² Convenio Internacional de Montreal. 1971

³ Constitución política de Colombia, 1991

2. JUSTIFICACION

La misión constitucional⁴ de la Fuerza Aérea es velar por la soberanía⁵ nacional mediante el uso y control del Espacio Aéreo Colombiano.

Anteriormente por la falta de tecnología no se dio la oportunidad de aplicar procedimientos para ejercer un control efectivo. Hoy en día, con la nueva tecnología existe mayor capacidad de ejercer dicho control, por lo tanto, se ha visto la necesidad de crear reglamentaciones para evitar y controlar el mal uso del espacio aéreo.

Se requieren mecanismos legales en el ámbito nacional que se encuentren contemplados por la comunidad internacional bajo normas constitucionales y aeronáuticas que permitan ejercer en forma apropiada la soberanía.

3. OBJETIVO GENERAL

Determinar si los procedimientos utilizados por la Fuerza Pública⁶, para ejercer la soberanía nacional, se encuentran enmarcados dentro de la legalidad internacional, nacional, aeronáutica y constitucional, para proponer cambios en caso necesario.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 4.1. Análisis de casos en los que se ha aplicado un determinado procedimiento, por parte de la fuerza pública, para determinar su legalidad.
- 4.2. Análisis comparativo con la aplicación del derecho internacional, constitucional y aeronáutico, de los casos analizados referidos en el ítem anterior.

⁴ Constitución política de Colombia, 1991

⁵ Constitución Política de Colombia, 1991. Convenio Internacional de Chicago 1944

⁶ Constitución Política de Colombia, 1991.

5. NORMAS EXISTENTES PARA EL CONTROL DEL ESPACIO AEREO.

5.1. DISPOSICIONES CONTEMPLADAS POR LA CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA, 1991.

5.1.1 De la Fuerza Pública

La Constitución Política de 1991 en su artículo 216 literalmente dice: "La Fuerza Pública estará integrada en forma exclusiva por las fuerzas militares y la policía nacional".

Además nos dice que "Todos los colombianos⁷ están obligados a tomar las armas cuando las necesidades publicas lo exijan para defender la independencia nacional y las instituciones publicas."

La misma carta⁸ en su artículo, 217 nos habla de la estructura finalidad y régimen interno de las fuerzas militares donde dispone que "la nación tendrá para su defensa unas fuerzas militares⁹ permanentes constituidas por el Ejército¹⁰, por la Armada¹¹ y por la Fuerza Aérea."

Y en forma particular la Fuerza Aérea Colombiana tiene la misión específica de ejercer la soberanía nacional mediante el uso y control del espacio aéreo Colombiano.

Las Fuerzas Militares¹², establecidas con la finalidad expuesta, de defensa de la soberanía, independencia, integridad territorial y orden constitucional, se articulan dentro del cuadro del estado, en la rama ejecutiva, en una doble dependencia, primeramente como institución para la defensa, dependen exclusivamente del gobierno nacional, en cuanto a la política al respecto. Por tal motivo, se entenderá que ni los gobernadores ni los alcaldes tienen autoridad de mando

⁷ Código civil Colombiano, LEGIS, 2001

⁸ Constitución Política de Colombia 1991

⁹ www.cgfm.mil.co

¹⁰ www.ejercitonacional.mil.co

¹¹ www.arc.mil.co

¹² Constitución Política de Colombia, 1991.

sobre ellas, ya que estos son agentes del presidente en materia de orden público. Por otra parte, operativamente bajo la dependencia de quien es su jefe, representante de la soberanía y símbolo de la unidad nacional, el jefe de estado¹³.

Las Fuerzas Militares son una institución operativa del gobierno y por lo tanto están bajo su dirección, para la ejecución de las políticas de defensa que tenga a bien decidir.

5.1.2 Soberanía¹⁴

Hablando de soberanía considero importante que veamos ahora la definición que al respecto nos brinda nuestra norma de normas en su artículo tercero "la soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder publico. El pueblo la ejerce en forma directa o por sus representantes, en los términos que la constitución establece."

La soberanía del estado implica una facultad de autodeterminación limitada, por el derecho internacional, en el orden positivo, en cuanto a su relación con otros estados, lo cual de ninguna manera contradice la potestad interna que el estado tiene sobre sus súbditos. Es, pues, una soberanía subordinada por el derecho internacional en el aspecto externo, pero que es suprema en el orden interno, según lo expuesto el artículo 4 de la misma carta la cual expresa la supremacía de la constitución sobre cualquier otra norma. Siendo entonces dos aspectos diferentes, es decir, se refiere a la supremacía en el orden estatal en el interior, y su subordinación en el exterior, sin que esto implique la negación del principio del *ius gentium* relativo a la autodeterminación de los pueblos.

¹³ Constitución política de Colombia, 1991.

¹⁴ Convenio Internacional de Chicago de 1944. Constitución Política de Colombia 1991.

Una de las más conocidas manifestaciones de soberanía en el aire se da mediante las operaciones aéreas militares que cada país desarrolla en su espacio aéreo, también mediante el control y vigilancia que el estado ejerce desde tierra en su respectivo espacio aéreo. Reservándose cada estado el derecho de autorizar él tránsito, sobrevuelo, aterrizaje y despegue de aeronaves¹⁵.

En cuanto a los Tratados Internacionales la corte constitucional de Colombiana nos dice que es claro que la finalidad de Viena II armoniza con la Carta, pues la Constitución no sólo promueve las relaciones internacionales, sobre bases de equidad, igualdad, reciprocidad, y respeto a la soberanía nacional y a la autodeterminación de los pueblos sino que reconoce explícitamente la existencia de organizaciones o entidades internacionales. Es más, la Constitución incluso acepta la creación de organismos supranacionales de integración, a los cuales se pueden transferir determinadas atribuciones del Estado, para fortalecer la integración económica y promover la creación de una comunidad latinoamericana de naciones, lo cual significa que la Constitución distingue entre las organizaciones internacionales de simple cooperación, esto es, aquellas que buscan armonizar los intereses de los Estados miembros, pero sin afectar su condición de Estados soberanos y las organizaciones de integración, a las cuales la Carta autoriza la transferencia de ciertas competencias originariamente residenciadas en el Estado.

En este orden de ideas los estados organizan sin ningún tipo de injerencia extranjera él tránsito aéreo y aplican sus propias regulaciones y normas¹⁶.

5.1.3 Espacio aéreo nacional¹⁷

Al respecto nuestra Constitución Política de 1991 nos dice en su artículo 101¹⁸. "También son parte de Colombia el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, el mar territorial, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de órbita geostacionaria, el espacio electromagnético, y el espacio

¹⁵ Código de Comercio, DECRETO 410 de 1971. www.aerocivil.gov.co

¹⁶ Convenio Internacional de Chicago, 1944.

¹⁷ Conferencia Internacional de navegación Aérea, París 1910.

¹⁸ Constitución Política de Colombia 1991.

donde actúa, de conformidad con las normas internacionales y/o nacionales a falta de las anteriores”.

Espacio aéreo nacional es aquel espacio que queda comprendido entre una base constituida por el territorio de un estado soberano. Y la prolongación vertical de los límites de dicho territorio y sus aguas jurisdiccionales.

El gobierno nacional podrá prohibir, condicionar o restringir, por razones de interés público o de seguridad nacional, la utilización de los espacios, la navegación aérea sobre regiones determinadas, y el uso de cierto tipo de aeronaves o el transporte de determinados elementos.

Estas limitaciones se darán mediante la creación o establecimiento de Zonas prohibidas para la aviación civil o Zonas restringidas a la aviación civil.

Por hechos de la naturaleza como la erupción de volcanes, enfermedades contagiosas, hechos sociales como guerras u otras actividades bélicas, los espacios aéreos por razones diferentes a jurídicas pueden ser: Zonas o áreas peligrosas, o zonas o áreas de prevención.

5.1.4. Zona prohibida¹⁹

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un estado dentro del cual esta prohibido el vuelo de aeronaves. Esta expresión se usa únicamente cuando el vuelo de las aeronaves civiles dentro del espacio aéreo designado no se permite en ningún momento ni en circunstancia alguna.

5.1.5 Zona restringida²⁰

¹⁹ Decreto 410 de 1971, Libro V, parte II De la Aeronáutica

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones específicas. Se usa esta expresión cuando el vuelo de una aeronave civil dentro del espacio aéreo designado no está absolutamente prohibido, pero se puede llevar a cabo únicamente si se cumple con determinadas condiciones.

Son en todo caso usuarios del espacio aéreo de que se trate los pilotos al mando de aeronaves y los controladores de tránsito aéreo en relación con la prestación de los servicios ATC, como administrador de dicho espacio para efectos de los servicios de control de tránsito aéreo.

5.1.6 Órbita geoestacionaria²¹

Es una órbita circular donde está ubicados los satélites geoestacionarios²², en el espacio ultraterrestre a una distancia de 35.871 Km. sobre el plano ecuatorial. Ella es única entre el número indefinido de órbitas geosincrónicas en razón de su inclinación de cero grados con relación al plano ecuatorial, lo que permite a los satélites allí ubicados desplazarse exclusivamente encima del espacio celeste de un país ecuatorial determinado o de alta mar.

Dado que el movimiento orbital de un satélite geoestacionario se efectúa en el mismo período y en el mismo sentido de las revoluciones siderales de la tierra, este satélite parece inmóvil a todo momento para un observador situado en un punto cualquiera de la superficie de la tierra.

²⁰ Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS, República de Colombia

²¹ Constitución política de Colombia, 1991

²² Tratado sobre la exploración y utilización del Espacio Ultraterrestre, inclusive la Luna y otros cuerpos celestes.

5.1.7 Espectro electromagnético²³

Artículo. 75. C. N²⁴. nos dice que "el espacio electromagnético es un bien público inajenable e imprescriptible, sujeto a la gestión y control del estado".

Técnicamente el espectro electromagnético es una franja de espacio alrededor de la tierra a través de la cual se desplazan las ondas radioeléctricas que portan diversos mensajes sonoros o visuales. Su importancia reside en ser un bien para transportar con aptitud información e imágenes a corta y larga distancia.

5.2. REGLAMENTACION INTERNA DEL COMANDO DE LA FUERZA AEREA COLOMBIANA²⁵ No. 01-00-263 del 29 de Mayo de 1998.

Normas y procedimientos para el empleo de aviones de la Fuerza Aérea, contra aeronaves que violen el espacio aéreo Colombiano

Mediante esta reglamentación la Fuerza Aérea Colombiana establece las normas y procedimientos para el empleo de aviones de su Fuerza contra aeronaves que infrinjan las normas y/o los procedimientos establecidos por la Fuerza Aérea y por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil²⁶, para mantener la seguridad nacional mediante el uso y control del espacio aéreo Colombiano.

En esta reglamentación se asignan funciones específicas a diferentes dependencias de la Fuerza Aérea Involucradas en la vigilancia y control del espacio aéreo nacional, especialmente a la dependencia denominada Centro Militar de defensa Aérea²⁷, centro desde donde se dirigen todas las operaciones

²³ Constitución Política de Colombia, 1991.

²⁴ Constitución Política de Colombia, 1991.

²⁵ www.fac.mil.co

²⁶ Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

²⁷ Plan Estratégico Institucional FAC

contra aeronaves²⁸ que violen el espacio aéreo Colombiano y contra aquellas aeronaves que hayan sido denominadas como aeronaves hostiles y sospechosas.

El procedimiento esencial consiste en que si desde este centro se detecta²⁹ una aeronave sospechosa por medio de los sensores de radar o por cualquier otro medio de detección, obteniendo su ubicación geográfica, rumbo, velocidad, altura y demás características importantes de dicha aeronave, se procederá entonces a su identificación³⁰; en primer lugar se coordina con los centros de control de los servicios de tránsito aéreo ya sean los de la Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil o Militares dependiendo del espacio aéreo de que se trate; si la aeronave detectada se identifica y confirma como sospechosa, se alertan de inmediato a los organismos pertinentes con el fin de proceder a su respectiva interceptación³¹ con el objetivo inicial de identificarla plenamente, en el momento de dicha interceptación las aeronaves militares (aeronaves interceptoras) seguirán los procedimientos de interceptación publicados en el Manual de Normas rutas y procedimientos ATS³² para la república de Colombia, si la aeronave sospechosa cumple con las señales de interceptación procederán al aeródromo de aterrizaje previamente coordinado, de ser así, se aplicará el procedimiento de captura y se entregara a disposición de la autoridad competente la aeronave y sus ocupantes. Si la aeronave sospechosa u hostil no cumple con las señales de interceptación, las cuales se repetirán por parte de las aeronaves interceptoras, hasta en tres ocasiones se procederá por parte de las aeronaves militares a orden de la autoridad militar competente a utilizar las

²⁸ Anexo. No. 1 OACI

²⁹ Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS, Republica de Colombia.

³⁰ Anexo No. 7 OACI Marcas de Nacionalidad y de matrícula, reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte 20. 2008

³¹ Reglamento del Aire, Anexo No. 2 OACI. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia parte 5. Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS, republica de Colombia.

³² www.Aerocivil.gov.co

armas³³, en las dos primeras oportunidades con el fin de disuadir a la aeronave hostil³⁴ y luego de la segunda advertencia será con el fin de inutilizarla. De igual forma, si la aeronave sospechosa u hostil aterriza en una pista ilegal³⁵, será inutilizada previa orden de autoridad militar competente.

En caso de ser emitida la orden de inutilización por la respectiva autoridad militar³⁶ competente habrá una dependencia de la Fuerza Aérea encargada de realizar las coordinaciones necesarias con la fiscalía delegada para la Fuerza Aérea Colombiana y otras autoridades, de considerarse necesario.

Se aclara además en esta reglamentación³⁷ que en ningún caso se emplearán las armas contra aeronaves que pertenezcan a empresas cuyo objeto sea el de prestar el servicio de transporte regular de pasajeros³⁸, de acuerdo con la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

También contempla esta reglamentación, algunas definiciones de carácter técnico aeronáutico³⁹, instrucciones generales de coordinación así como su respectiva vigencia.

³³ Derecho Internacional de Los Conflictos Armados.

³⁴ Derecho de la Guerra (La Haya 1907)

³⁵ Ley 599 de 2000. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia 2008.

³⁶ www.mindefensa.gov.co

³⁷ Ley 12 de 1947. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

³⁸ Código de Comercio, Decreto 410 de 1971.

³⁹ Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC parte primera 2008

5.3. ACTA DEL CONSEJO SUPERIOR DE SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL⁴⁰. Emitida en la Casa de Nariño el 7 de diciembre de 1993.

En esta acta, los integrantes del consejo superior de seguridad y defensa nacional, los señores Presidente de la República, Ministro de Gobierno, Ministro de Defensa Nacional, Ministro de Justicia, Comandante General de las Fuerzas Militares, Director General de la Policía Nacional, Director del departamento Administrativo de la Presidencia de la República, Consejero Presidencial para la defensa y Seguridad Nacional, Secretario del Consejo, Director del departamento Administrativo de Seguridad DAS, Vicefiscal General de la Nación y Secretario Jurídico de la presidencia de la república, previo análisis y discusión de las normas internacionales y nacionales referentes al tema aeronáutico concluyen y recomiendan dar aplicación a las "normas y procedimientos para el empleo de aviones de la Fuerza Aérea contra aeronaves hostiles". Procedimientos que han sido reglamentados en el ámbito interno por la Fuerza Aérea Colombiana y publicadas en el Manual de Normas, Rutas y Procedimientos de los Servicios de tránsito Aéreo para la República de Colombia⁴¹, para aquellas aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo Colombiano sin autorización, o sobrevuelan zonas prohibidas o restringidas, y no atienden a las ordenes impartidas por las autoridades competentes. Así mismo indica que solo se recurrirá al uso de las armas en última instancia, después de haber aplicado las medidas establecidas para los procedimientos de detección, identificación e interceptación, determinan a la vez que nunca se emplearán las armas contra aeronaves que pertenezcan a empresas cuyo objeto sea el de prestar el servicio regular de transporte de pasajeros, de acuerdo con la información que al respecto suministre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil⁴², designando a la vez la responsabilidad de verificar el cumplimiento de los procedimientos ya relacionados en el Comando de la Fuerza Aérea, quien a su vez autorizará el

⁴⁰ www.presidenciadelarepublica.gov.co

⁴¹ www.aerocivil.gov.co

⁴² Decreto 260 de 2004. Decreto 261 de 2004

empleo de las armas, así como la inutilización o destrucción de aeronaves hostiles, por parte única y exclusivamente de las aeronaves pertenecientes a la Fuerza Aérea Colombiana, cuyos pilotos al culminar con el procedimiento de interceptación llenaran un informe referente a la misión cumplida según el caso. De igual forma al termino de la operación la Fuerza Aérea deberá informar sobre los resultados de la misma al Fiscal delegado para la Fuerza Aérea Colombiana.

5.4. CONVENIO INTERNACIONAL DE CHICAGO de 1944⁴³.

Si bien en los primeros años de la aeronáutica surgieron medidas como la adoptada a finales del siglo XVIII en Francia, en las cuales se regulaban los vuelos de los globos sobre la ciudad de París⁴⁴ exigiendo un permiso previo al vuelo, no fue hasta después de la primera guerra mundial cuando se evidenció la capacidad de las aeronaves, también como vehículos de paz y desarrollo comercial. La Convención Internacional de Aviación Civil celebrada en el año 1919 y el convenio de Varsovia en el año 1929⁴⁵ fueron los primeros pasos. Posteriormente, a medida que la aviación fue creciendo surgieron, al alcanzar ésta una nueva dimensión multinacional; diferentes problemas de carácter internacional y legislaciones, las normas para la construcción de aeródromos, el control del tránsito aéreo, las comunicaciones, la seguridad y regularidad del transporte aéreo, y muchas otras situaciones que afectaban a la aviación en general y que no era posible solucionar en forma independiente por parte de cada Estado.

Para solucionar los problemas técnicos, políticos y económicos, a principios de 1944 los Estados Unidos de Norteamérica, en acuerdo con otros países, convocaron a 55 países aliados y neutrales a una cumbre en Chicago en

⁴³ Ley 12 de 1947.

⁴⁴ Convención Internacional e Paris 1910

⁴⁵ Tratado internacional de Varsovia 1929

noviembre del mismo año con el fin de llegar a acuerdos de cooperación y entendimiento entre las naciones. De los 55 países invitados asistieron a esta convención 52. El resultado de la reunión fue denominado Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional.

El organismo permanente encargado de la administración de los principios emanados del Convenio de Chicago fue establecido en el mismo Convenio y se denominó Organización de Aviación Civil Internacional⁴⁶ (OACI).

Los Estados convinieron en los privilegios y obligaciones de los estados contratantes en 96 artículos consignados en este documento llamado CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL y clasificado como documento 7300⁴⁷, también en la adopción de normas y métodos recomendados para regular la navegación aérea, el establecimiento de instalaciones y servicios para la navegación aérea y propuestas para facilitar los trámites aduaneros y de inmigración⁴⁸. Además, el convenio de Chicago disponía que la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, no quedaría constituida hasta que al menos 26 países no la hubieran ratificado. Así pues, para evitar el enfrentamiento de los estados y mientras se procedía a incluir en las normativas nacionales lo acordado en el convenio, los delegados de los países decidieron crear, con carácter exclusivamente consultivo, y hasta el momento en que se creara la organización permanente, un organismo provisional denominado OPACI.

La ratificación del tratado multilateral de Chicago se llevó a cabo por 50 países el 4 de abril de 1947. A partir de este momento quedó constituida oficialmente la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), y por Colombia mediante la ley 12 del 23 de octubre del mismo año.

⁴⁶ Convenio Internacional de Chicago 1944. Ley 12 de 1947. www.icao.org.co

⁴⁷ www.icao.org.co, Documentos OACI

⁴⁸ Anexo No. 9 FACILITACION. OACI.

Como se ha expuesto anteriormente, este convenio regula en forma exclusiva lo referente a la actividad aeronáutica y la navegación aérea pero exclusivamente a nivel civil, la naturaleza civil de una aeronave debe ser interpretada de acuerdo con lo previsto en el artículo tercero de la convención en concordancia con lo dispuesto en los artículos 18, 19 y 20 de la misma, en los cuales se regula lo concerniente a la nacionalidad, matrícula y la ostentación externa de estas dos características. Lo anterior permite afirmar que para efectos de la convención una aeronave es de naturaleza civil cuando ha sido matriculada en un determinado estado cuya nacionalidad ostenta, matrícula que es única y cuya destinación consiste básicamente en la prestación de servicios de transporte aéreo, ya sean de carácter regular o no regular, en las modalidades de pasajeros, correo y carga, siempre y cuando el ejercicio de esta actividad aeronáutica se efectúe sin vulnerar los fines esenciales de la convención, como la establece el artículo cuarto, al consagrar que los Estados contratantes se obligan a no usar la aviación civil con propósitos incompatibles con los fines de la convención. Manifiesta también el texto de la convención el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo. Tácitamente nos da a entender que para efectos de aplicación del mismo, los estados contratantes reconocen que cada estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo de su territorio, considerando como territorio de un estado la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, que estén bajo la soberanía, jurisdicción y protección o mandato de dicho Estado.

Empero este tratado en uno de sus anexos, el anexo número dos denominado Reglamento del Aire⁴⁹ en su apéndice número uno, contempla las señales de interceptación de aeronaves civiles, aplicables a nivel internacional e insta a los estados contratantes a que se aseguren que las aeronaves de estado cumplan estrictamente con dichas señales. Reglando además que en caso de interceptación de una aeronave civil el piloto al mando de la misma, cumplirá con

⁴⁹ www.icao.org.co

las siguientes normas, interpretando y respondiendo a las señales en la forma especificada en el apéndice ya referido; primero, seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, notificará de tal hecho si es posible a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, y tratará de establecer comunicación por radio con la aeronave interceptora a fin de acatar sus instrucciones. Lo que nos da a entender que cada estado debe normatizar a nivel interno los procedimientos a seguir en caso de que necesite ejercer su soberanía en el espacio aéreo de su jurisdicción.

5.5. CASOS DE VIOLACION DEL ESPACIO AEREO COLOMBIANO DONDE SE HAN APLICADO LOS PROCEDIMIENTOS POR PARTE DE LA FUERZA PUBLICA⁵⁰

5.5.1 *Interceptación y disparo a una aeronave que ingresa al espacio aéreo Colombiano por la Guajira.*

El día 07 de febrero de 1999 a las 15:55 horas aproximadamente ingresa al espacio aéreo Colombiano una aeronave tipo *Piper Seneca* con rumbo hacia la Guajira, la aeronave es detectada por los sensores de radar de la Fuerza Aérea Colombiana, al no tener conocimiento de dicha aeronave y una vez correlacionada la misma con la información suministrada por la Aeronáutica Civil se procede a establecer la identificación de tal aeronave, agotado este procedimiento y calificada la aeronave sospechosa como hostil, se procede a la interceptación de la misma por dos aviones A-37 de la Fuerza Aérea los cuales realizan las maniobras de interceptación pertinentes; haciendo caso omiso de tales señales la aeronave interceptada, mediante el uso de las armas y al no ser posible disuadir a la aeronave hostil para que acate las ordenes impartidas, es inutilizada previa orden del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana. Resultado de la operación inutilización de una aeronave hostil.

⁵⁰ Compendio FAC, casos de estudio.

5.5.2 Disparo a una aeronave en vuelo al violar el espacio aéreo Colombiano.

El 03 de junio del año en curso, los sistemas de detección de la Fuerza Aérea detectan una aeronave sospechosa, calificada como tal al no contar con plan de vuelo, ni autorización de sobrevuelo de la misma por las autoridades de aeronáutica civil ni militares, ingresando al espacio aéreo Colombiano procedente de Jamaica hacia Colombia, una vez agotados los procedimientos de detección e identificación, la aeronave es interceptada en la Alta Guajira por dos aviones A-37 de la Fuerza Aérea Colombiana quienes al agotar este último procedimiento y con previa autorización del comando de la Fuerza Aérea impactan mediante el uso de las armas a la aeronave hostil; aeronave que al no ser totalmente inutilizada se dirige hacia Venezuela, al informar de esta situación a la Fuerza Aérea de Venezuela despegan dos aviones F-16 de la misma para continuar con la persecución de la aeronave hostil y hacerse cargo de la operación. Resultado de la operación se desvió a la aeronave que violó el espacio aéreo Colombiano hacia territorio venezolano, la aeronave hostil fue impactada por los aviones de la Fuerza Aérea Colombiana pero por estar en límites de la frontera con Venezuela no fue posible inutilizarla totalmente.

5.6. ANALISIS DE LOS CASOS EXPUESTOS EN LOS NUMERALES ANTERIORES, CON BASE EN LAS NOMAS INTERNACIONALES, CONSTITUCIONALES Y AERONAUTICAS

Partiendo del principio de que en la convención de Chicago de 1944 se reconoce por parte de la comunidad internacional la soberanía plena y exclusiva que cada Estado tiene en el espacio aéreo situado sobre su territorio, y siendo Colombia un país signatario de la Organización de Aviación Civil Internacional ya que ratificó su participación en esta convención mediante la ley 12 del 23 de octubre de 1947, Colombia, haciendo uso de su derecho inminente de legítima defensa frente a la violación de su espacio aéreo, por aeronaves que se utilizan con

propósitos incompatibles con los fines de la aviación civil y cumpliendo con las normas y métodos recomendados, contemplados en el anexo dos de la OACI, referente al reglamento del aire, que en el numeral 3.8 del capítulo III, en el numeral 2 del apéndice a) y en la totalidad del apéndice b) que contempla los procedimientos que los Estados deben seguir para la interceptación de aeronaves civiles; determinaríamos así que Colombia en lo referente a los casos expuestos está obrando dentro de un marco de legalidad Internacional.

De igual forma, podríamos afirmar que obra dentro de un marco de constitucionalidad en el ámbito interno al ampararse en las disposiciones consagradas en la Constitución política de 1991, como lo son lo referente a la soberanía, contemplada en su artículo 3; lo referente a la Fuerza Pública descrito en el artículo 217 y lo referente al territorio y su espacio aéreo contemplados en el artículo 101 el cual nos da a entender que el espacio aéreo es el supradyacente al territorio terrestre y marítimo y que en él, el Estado igual que en la tierra ejerce plenos derechos soberanos limitados por los derechos a la navegación aérea de los Estados extranjeros. Así como el demás articulado constitucional concordante al respecto. Por otra parte afirmaríamos también, una vez analizada la literalidad de los casos expuestos que la Fuerza Aérea Colombiana ha obrado dentro de la normatividad aeronáutica existente a nivel nacional en lo referente a la interceptación de aeronaves, cumpliendo y haciendo cumplir las normas y procedimientos establecidos para tal fin y publicados debidamente en el manual de Normas, Rutas y Procedimientos de los Servicios de Tránsito Aéreo (A. T. S.) Vigentes para la República de Colombia⁵¹, publicados a su vez por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en las publicaciones de Información Aeronáutica A.I.P. y que además se cumplió también con lo establecido en el acta del consejo superior de seguridad nacional y la reglamentación interna del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana referente a las normas y

⁵¹ Normas Aeronáuticas de Colombia. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

procedimientos de aeronaves de la Fuerza Aérea contra aeronaves que violen el espacio aéreo Nacional, ya que es claro que las aeronaves involucradas en los casos referidos anteriormente no estaban cumpliendo con los fines de la aviación civil y además, violaron el espacio aéreo Colombiano y al hacerlo fueron detectadas, identificadas e interceptadas por las aeronaves militares y que como último recurso se llegó al empleo de las armas contra estas aeronaves calificadas como hostiles.

En conclusión, Colombia, como signatario de la convención de Chicago debe aplicar en el caso de interceptación de aeronaves civiles las normas y procedimientos consagrados en el anexo 2 de la OACI, que establece como principio fundamental que la interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas apropiadas y establecidas por cada uno de los estados contratantes en cumplimiento de la convención sobre aviación civil internacional especialmente en cumplimiento del artículo 3 d⁵², en virtud del cual los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles al establecer reglamentaciones aplicables al empleo de aeronaves militares en tales situaciones y Colombia, al establecer la normatividad para estas situaciones específicas se ajusta a las recomendaciones especiales que en esta materia ha formulado la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

⁵² Documentos OACI, Normas y métodos recomendados. www.icao.org.co

6. CONCLUSIONES

1. La actividad aérea en Colombia ha sido reglamentada conforme a los parámetros establecido por la Organización Internacional de Aviación Civil (O. A. C. I) y conforme a los tratados internacionales debidamente ratificados y aprobados por la Rama legislativa de nuestro País.
2. Los tratados internacionales así como los conceptos emitidos por los organismos encargados de regular tal actividad a nivel internacional están orientados a unificar por seguridad de la propia humanidad, la actividad aeronáutica por tener esta un contenido soberano entre los Estados
3. Los procedimientos Aeronáuticos en Colombia han sido el producto de un ejercicio permanente desarrollado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil a través de los años depurando el contenido de las normas establecidas a nivel internacional para adoptarlas en nuestro país,
4. La actividad aeronáutica conlleva una serie de interrelaciones entre los particulares y el Estado así como entre particulares solamente; por tal razón, hoy nuestro código de Comercio dedica exclusivamente su parte Quinta a esta actividad, pues la naturaleza de la misma, parte del desarrollo al contrato de transporte.
5. El Estado Colombiano ha preservado en su Constitución Política la soberanía del espacio aéreo como elemento esencial de la territorialidad e independencia, por ello es que el Artículo 101 de la Carta Magna así lo dispone por voluntad del constituyente primario al resaltar el espacio aéreo y el segmento de la órbita geostacionaria como parte integral de nuestro Estado soberano.

7. BIBLIOGRAFIA

- REYES ECHANDIA. Derecho penal, 2000
- LEGIS EDITORES. Manuel de Normas rutas y procedimientos ATS para la República de Colombia. 2007.
- LEGIS EDITORES. Constitución Política de Colombia de 1991, Edición 2004.
- AERONOTICIAS S.A. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. 2001.
- OACI. Documento 4444, Servicios de navegación aérea, 2005.
- OACI. Anexo dos, Reglamento del Aire, 1999.
- OACI, Anexo No. Siete, Marcas de Nacionalidad y de Matricula.
- OACI, Anexo No. Nueve, facilitación.
- OACI, Anexo No diez y siete, Seguridad
- OACI. Anexo once, Servicios de transito Aéreo, 2005.
- Ley 12 de 1947, Convenio Internacional de Chicago, sobre aviación civil.
- TEMIS, Código de Comercio, Decreto Ley 410 de 1971. Edición 2004.
- TEMIS, Código Penal Colombiano, Ley 599 de 2000. Edición 2006
- TEMIS, Código Civil, Edición 2002.
- Convenio Internacional de París, 1910
- Convenio Internacional de Montreal, 1970
- Convenio Internacional de Montreal, 1975
- Convenio Internacional de la Haya, 1907
- Decreto 260 de 2004
- Decreto 261 de 2004

- Ley 105 de 1993, Ley General del Transporte
- EDICIONES DEL PROFESIONAL, Metodología y Técnica de la Investigación jurídica, 2002.
- IVAN RICARDO RESTREPO HERNANDEZ, La silla del Comandante 1992.
- LOS CONVENIOS DE GINEBRA DE 1949, Comité Internacional de la Cruz Roja.
- www.cgfm.mil.co
- www.fac.mil.co
- www.arc.mil.co
- www.ejercitonacional.mil.co
- www.aerocivil.gov.co
- www.icao.org.co
- www.onu.org.co
- www.mindefensa.gov.co
- www.minjusticia.gov.co
- www.aeronoticias.org.co
- www.cina.org.co
- www.faa.org.co
- www.iata.org.co
- www.presidenciarepublica.gov.co