

EJERCICIO DE LA SOBERANIA EN EL ESPACIO AÉREO COLOMBIANO POR PARTE DE AGENTES DEL ESTADO

Plinio Enrique Márquez Aponte¹

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 casos 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

¹ Abogado egresado de la Universidad Militar Nueva Granada, Especialista en Planeación Educativa egresado de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá DC, en Legislación Educativa egresado de la Universidad Autónoma de Colombia, en Gerencia de la Seguridad Aérea egresado del Instituto Militar Aeronáutico, en Derecho Administrativo y estudiante del cuarto de cuatro periodos académicos de la Maestría en Derecho Público Militar en la UMNG.

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.

INTRODUCCION

Actualmente en Colombia el Estado inutiliza aeronaves civiles en vuelo con o sin pasajeros y/o tripulación a bordo de la misma para garantizar la soberanía en el espacio aéreo nacional, por lo cual es necesario determinar si es legal la inutilización de aeronaves civiles en vuelo, o no lo es, es decir su destrucción mediante el empleo de armas por parte de agentes del Estado cuando realizan sobrevuelos ilegales? es importante a la vez determinar si los procedimientos que emplean agentes del Estado para tal efecto son legales a la luz del derecho internacional y del ordenamiento jurídico interno, el cual prevé la inutilización de aeronaves civiles tanto en vuelo como en tierra siempre que sus ocupantes, es decir su tripulación, incurran en actividades calificadas como prohibidas, ilegales u hostiles.

Se estudiará la normatividad existente para el uso y control del espacio aéreo colombiano tanto en el ámbito internacional, como en el ordenamiento jurídico Nacional, normatividad que regula el desarrollo de la actividad aeronáutica realizada por aeronaves civiles y también eventualmente por aeronaves de Estado en espacios aéreos sometidos a la jurisdicción del gobierno nacional, iniciando por las normas de rango constitucional relacionadas con la fuerza pública, con las actividades aéreas y con el uso del espacio aéreo, no solamente definiéndolo, si no también conociendo si este es de libre circulación o su uso se

encuentra condicionado por razones de seguridad nacional y de qué manera; así como la manifestación de la voluntad soberana del Estado a través de otro tipo de normas jurídicas como las disposiciones de tipo penal, administrativo o de control por parte de la fuerza pública relacionadas con la soberanía en el territorio nacional, ya que al respecto Existen normas 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, así como La misión constitucional² de la Fuerza Aérea es velar por la soberanía³ nacional mediante el uso y control del Espacio Aéreo Colombiano.

1 CONTEXTO JURÍDICO

Es necesario entrar a estudiar las normas jurídicas existentes a nivel internacional así como en Colombia para el uso y control del espacio aéreo colombiano, por parte de la aviación civil, partiendo desde la misma constitución política de Colombia en su calidad de norma de normas⁴, con el propósito de determinar su campo de aplicación en el ejercicio de la actividad aeronáutica nacional.

1.1 Normas Existentes para el Control del Espacio Aéreo.

A continuación se encuentran algunas de las normas vigentes, para el control, vigilancia y uso del espacio aéreo colombiano en desarrollo de la actividad aeronáutica:

1.1.1 Disposiciones contempladas por la Constitución Política de Colombia, de 1991.

² COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 217. Bogotá DC: TEMIS, 2009.

³ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 3. Bogotá DC: TEMIS, 2009.

⁴ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 4º, Bogotá DC: LEGIS, 2009.

Siendo la Constitución Política de Colombia⁵, la norma jurídica de mayor jerarquía dentro del ordenamiento jurídico nacional, siendo la misma la que pregona los fines esenciales del Estado colombiano y dado que las autoridades de la república están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Considero entonces muy conveniente destacar las disposiciones citadas a continuación:

En cuanto a la Fuerza Pública⁶ 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 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 públicas.”

La misma carta⁸ en su artículo, 217 se refiere a 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.

⁵ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 2º, Bogotá DC: LEGIS, 2009.

⁶ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 2º, Bogotá DC: LEGIS, 2009.

⁷ COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPUBLICA. Código civil Colombiano. Bogotá DC: LEGIS, 2001.

⁸ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: LEGIS, 2009.

⁹ COLOMBIA. FUERZAS MILITARES. En: www.cgfm.mil.co

¹⁰ COLOMBIA. EJERCITO NACIONAL. En: www.ejercitonacional.mil.co

¹¹ COLOMBIA. ARMADA NACIONAL. En: www.arc.mil.co

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 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 Estado y por lo tanto están bajo su dirección, para la ejecución de las políticas de defensa que tenga a bien decidir el jefe de gobierno es decir el señor Presidente de la República como comandante y jefe supremo de las Fuerza pública, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales vigentes en Colombia.

En lo relacionado con el tema de la Soberanía¹⁴, esta misma Carta da origen al concepto de soberanía partiendo su origen y potestad del artículo tercero “la soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa o por sus representantes, en los términos que la Constitución establece.

¹² COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 217. Bogotá DC: LEGIS, 2009.

¹³ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 115. Bogotá DC: TEMIS, 2009.

¹⁴ CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTENACIONAL. Chicago, 1944.

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, de acuerdo con el ordenamiento jurídico nacional. 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.

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 el tránsito, sobrevuelo, aterrizaje y despegue de aeronaves¹⁵.

En cuanto a los Tratados Internacionales la Corte Constitucional de Colombia nos dice que es claro que la finalidad de la convención de Viena "El derecho de los tratados" de 1969 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 y otros sujetos de derecho internacional. Es más, la Constitución incluso admite 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

¹⁵ COLOMBIA. Código de Comercio. Bogotá DC: LEGIS, 2001.

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 el tránsito aéreo y aplican sus propias regulaciones y normas¹⁶ aeronáuticas al respecto. Ahora bien en lo relacionado con el 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 geoestacionaria, el espacio electromagnético, y el espacio 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 (fijados en acuerdos internacionales sobre límites territoriales).

1.1.2 Código de Comercio Colombiano

El código de Comercio en Colombia, es decir el decreto ley 410 de 1971 en su libro V de la navegación y en su parte segunda de la Aeronáutica contiene una

¹⁶ CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL Chicago, 1944.

¹⁷ CONVENCION INTERNACIONAL, Conferencia Internacional de navegación Aérea, Paris, 1910.

¹⁸ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Artículo 101. Bogotá DC: LEGIS, 2009.

gran cantidad de disposiciones relacionadas con el desarrollo de la aeronáutica civil y el de la actividad aeronáutica dentro de las cuales para el tema en estudio destacamos las relacionadas con el uso y control del espacio aéreo colombiano entre ellas la prevista en el artículo 1778 de la referida norma jurídica que trata de la posibilidad que tiene el gobierno nacional para 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 o cosas a bordo de las aeronaves de transporte público.

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, hechos sociales como guerras u otras actividades bélicas, los espacios aéreos por razones diferentes causas jurídicas pueden ser: Zonas o áreas peligrosas, o zonas o áreas de prevención.

Estudiando la primera de ellas la Zona prohibida¹⁹ se define como 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.

Ya la Zona restringida²⁰ podría entonces definirse como un 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

¹⁹ COLOMBIA. GOBIERNO NACIONAL. Decreto Ley 410 de 1971, Libro V, parte II De la Aeronáutica. Bogotá DC: TEMIS, 2009.

²⁰ COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE, UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS, República de Colombia. Bogotá DC: LEGIS, 2008.

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 de control de tránsito aéreo (ATC), como administrador de dicho espacio para efectos de los servicios de control de tránsito aéreo.

1.1.3 Reglamentación interna del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana²¹ No. 01-00-263 del 29 de Mayo de 1998.

Esta reglamentación de carácter interno fue denominada en su momento normas y procedimientos para el empleo de aviones de la Fuerza Aérea, contra aeronaves que violen el espacio aéreo Colombiano; fue emitida por la Fuerza Aérea con fundamento en los lineamientos descritos en el acta proferida por el Consejo e Seguridad nacional sobre la materia.

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 Civil²², para mantener la seguridad nacional mediante el uso y control del espacio aéreo colombiano.

²¹ COLOMBIA. FUERZA AERA COLOMBIANA. En: www.fac.mil.co Bogotá DC: 2010.

²² COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Bogotá DC: AERONOTICIAS, 2008.

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 Aérea²³, centro desde donde se dirigen todas las operaciones contra aeronaves²⁴ 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 detecta²⁵ 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 identificación²⁶; 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 interceptación²⁷ 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 ATS²⁸ 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

²³ COLOMBIA. FUERZA AEREA COLOMBIANA. Plan Estratégico Institucional FAC. Bogotá DC: 2009.

²⁴ CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944. Anexo. No. 1.

²⁵ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS. Bogotá DC: LEGIS, 2009.

²⁶ CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Anexo No. 7. Marcas de Nacionalidad y de Matricula.

²⁷ CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Reglamento del Aire. Anexo No. 2.

²⁸ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. En: www.aerocivil.gov.co

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 armas²⁹, en las dos primeras oportunidades con el fin de disuadir a la aeronave hostil³⁰ 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 ilegal³¹; será inutilizada previa orden de autoridad militar competente.

En caso de ser emitida la orden de inutilización por la respectiva autoridad militar³² 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 reglamentación³³ 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 pasajeros³⁴, de acuerdo con la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

²⁹ COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA CICR. Derecho Internacional de Los Conflictos Armados. En: www.cicr.org

³⁰ IBID Pág. 11

³¹ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Diario Oficial, Ley 599 de 2000. Bogotá DC: TEMIS, 2009.

³² COLOMBIA. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL. En: www.mindefensa.gov.co

³³ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Diario Oficial. Ley 12 de 1947. Bogotá DC: 2008

³⁴ COLOMBIA. GOBIERNO NACIONAL. Diario Oficial. Código de Comercio. Bogotá DC: LEGIS, 2008.

También contempla esta reglamentación, algunas definiciones de carácter técnico aeronáutico³⁵, instrucciones generales de coordinación así como su respectiva vigencia.

1.1.4 Acta del Consejo Superior de Seguridad y Defensa Nacional³⁶. 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 transito Aéreo para la República de Colombia³⁷, 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

³⁵ IBID Pág. 9

³⁶ COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA. En: www.presidenciadelarepublica.gov.co.

³⁷ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. En: www.aerocivil.gov.co

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 Civil³⁸, 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 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.

1.1.5 Convenio Internacional de Chicago de 1944³⁹.

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 París⁴⁰ 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 1929⁴¹ fueron los primeros pasos. Posteriormente, a medida que la aviación fue creciendo surgieron, al alcanzar ésta una nueva dimensión multinacional; diferentes problemas de carácter

³⁸ COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. Diario Oficial, Decreto 260 de 2004 y Decreto 261 de 2004. Bogotá DC: 2010.

³⁹ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Diario oficial, Ley 12 de 1947. Bogotá DC: 2010.

⁴⁰ FRANCIA. TRATADO INTERNACIONAL. Navegación Aérea. Paris, 1910.

⁴¹ VARSOVIA. CONVENIO INTERNACIONAL, Responsabilidad del Transportista Aéreo. Varsovia, 1929.

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 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 Internacional⁴² (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 7300⁴³, 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 inmigración⁴⁴. 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

⁴² ESTADOS UNIDOS. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago 1944. Ratificado por Colombia mediante la Ley 12 de 1947. En: www.icao.org.co

⁴³ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL OACI, En: www.icao.org.co. Link, Documentos OACI, 2010.

⁴⁴ ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944. Anexo No. 9 Facilitación.

hubieran ratificado. Así pues, para evitar el enfrentamiento de los estados y mientras se procedía a incluir en las normatividades 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.

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 Aire⁴⁵ 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 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.

2 CASOS DE VIOLACION DEL ESPACIO AEREO COLOMBIANO DONDE AGENTES DEL ESTADO HAN EJERCIDO LA SOBERANIA NACIONAL⁴⁶

A continuación de manera sintetizada hago referencia a dos casos de la vida real, en los que agentes del Estado han ejercido la soberanía en el espacio aéreo mediante la aplicación de las normas y procedimientos que anteriormente describí.

2.1 Interceptación y Disparo a una Aeronave que Ingresa al Espacio Aéreo Colombiano por la Guajira.

⁴⁵ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. En: www.icao.org.co.

⁴⁶ COLOMBIA. FUERZA AEREA COLOMBIANA. En: www.fac.mil.co. Compendio documentos FAC. casos de estudio. Bogotá DC: 2010.

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.

2.2 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.

2.3 Análisis Sistemático y Jurídico de los Casos Expuestos en los Numerales Anteriores, con base en las Normas Internacionales, Constitucionales y Aeronáuticas.

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 OACI 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 y ya mentado 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 Colombia⁴⁷, 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 procedimientos de aeronaves de la Fuerza Aérea contra aeronaves que violen el espacio aéreo Nacional, ya que es claro que los 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

⁴⁷ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS. Bogotá DC: LEGIS, 2008, Pág. 76-1 a 76-12.

de los Estados contratantes en cumplimiento de la convención sobre aviación civil internacional especialmente en cumplimiento del artículo 3 d⁴⁸, 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.

En Conclusión la actividad aérea en Colombia ha sido reglamentada conforme a los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (O.A.C.I) y acorde con los tratados internacionales debidamente ratificados y aprobados por la rama legislativa de nuestro país, es claro que estos tratados así como los conceptos emitidos por los organismos encargados de regular tal actividad están orientados a unificar la seguridad de la humanidad y a garantizar la soberanía de cada Estado, de otra parte los procedimientos empleados en Colombia para tal fin han sido el producto de un ejercicio permanente desarrollado por la Fuerza Aérea Colombiana en estricta coordinación con 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 el ordenamiento jurídico nacional, garantizando así la vida de las personas a bordo de las aeronaves y la prevaencia de un bien jurídico superior, el espacio aéreo colombiano, mediante el uso letal de las armas de fuego que se encuentran en manos de la fuerza publica colombiana, pero que son usadas no para crear como victimas a los miembros de la tripulación de una aeronave y a sus ocupantes si no que lo son para garantizar la soberanía en el Estado colombiano y la existencia del mismo.

⁴⁸ ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL OACI. Documentos, Normas y métodos recomendados. En: www.icao.org.co. 2010.

FUENTES

COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Manual de normas rutas y procedimientos ATS para la República de Colombia. Bogotá DC: LEGIS, 2007.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: LEGIS, 4º edición, 2004.

COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Bogotá DC: AERONOTICIAS, 2001.

COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL. Normas Aeronáuticas de Colombia. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.. Bogotá DC: AERONOTICIAS, 2010.

COLOMBIA. FUERZA AEREA COLOMBIANA. En: www.fac.mil.co. Compendio documentos FAC, casos de estudio. Bogotá DC: 2010.

COLOMBIA. FUERZA AEREA COLOMBIANA. Plan Estratégico Institucional FAC. Bogotá DC: 2009.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 12 de 1947. Diario oficial, Bogotá DC: 2010.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPUBLICA. Código de Comercio, 1971. Bogotá DC: LEGIS, 2004.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 6, operación de aeronaves. 2009.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 2, Reglamento del aire.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Anexo No. 7, Marcas de Nacionalidad y de Matricula.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 9 Facilitación.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 11 servicios de transito aéreo.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 12, búsqueda y salvamento.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. 1944, Anexo No. 13, Investigación de accidentes de aviación.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 14, aeródromos.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 15, Servicios de información aeronáutica.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 16, Protección al medio ambiente.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 17, Seguridad de la aviación.

ESTADOS UNIDOS. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Chicago, 1944, Anexo No. 18, Transporte de mercancías peligrosas.

FRANCIA. TRATADO INTERNACIONAL. Navegación Aérea. Paris, 1910.

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. OACI. Documento No. 4444, Servicios de navegación aérea. Bogotá DC: 2005.

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL OACI, Documentos, Normas y métodos recomendados. En: www.icao.org.co

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Normas y métodos recomendados. En: www.icao.org.co

RESTREPO HERNANDEZ, Iván Ricardo. La Silla del Comandante, primera edición. Bogotá DC: PANAMERICANA, 1992.

REYES ECHANDIA. Derecho penal. Bogotá DC: LEGIS, 2000.

VARSOVIA. CONVENIO INTERNACIONAL, Responsabilidad del Transportista Aéreo. Varsovia, 1929.