



Gestión y Estrategia
Gestão e Estratégia
Management and Strategy



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

EXERCÍCIO DE SOBERANIA NO ESPAÇO AÉREO COLOMBIANO POR AGENTES DO ESTADO**

EXERCISE OF SOVEREIGNTY IN THE COLOMBIAN AIRSPACE BY STATE AGENTS***

Plinio Enrique Márquez Aponte^a
Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, Colombia

CIENCIA Y PODER AÉREO

ISSN 1909-7050 / E- ISSN 2389-9468 / Volumen 12/ Enero-Diciembre de 2017/ Colombia/ Pp. 156-165

Recibido: 21/09/2016

Aprobado: 10/11/2016

Doi: <http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.568>

**Para citar este artículo:**

Márquez, P. E. (2017). Ejercicio de la soberanía en el espacio aéreo colombiano por parte de agentes del Estado. *Ciencia y Poder Aéreo*, 12, 156-165. Doi: <http://dx.doi.org/10.18667/cienciaypoderaaereo.568>

* *Artículo científico original*

** *Artigo científico original*

*** *Original scientific article*

^a Abogado egresado de la Universidad Militar Nueva Granada, Especialista en Derecho Administrativo y Magister en Derecho Público de la misma universidad. Especialista en Planeación Educativa de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá. Especialista en Legislación Educativa de la Universidad Autónoma de Colombia. Especialista en Gerencia de la Seguridad Aérea del Instituto Militar Aeronáutico, hoy Escuela de Posgrados de la Fuerza Aérea Colombiana. Docente de la Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá, Colombia. Correo electrónico: pliniomarquez@yahoo.com

Resumen: para la elaboración de este artículo se han analizado diferentes normas tanto nacionales como internacionales –especialmente en el ámbito aeronáutico– con el propósito de establecer y demostrar la legalidad de los procedimientos utilizados por la fuerza pública en Colombia para ejercer y mantener la soberanía en su espacio aéreo. Para mayor claridad en dichos procedimientos, se dan a conocer dos casos en los cuales la fuerza pública ha aplicado los establecidos para tal fin. Se concluye que sí existe legalidad 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.

Resumo: Para a elaboração deste artigo, foram analisados diferentes padrões nacionais e internacionais - especialmente no campo aeronáutico - com o objetivo de estabelecer e demonstrar a legalidade dos procedimentos utilizados pela força pública na Colômbia para exercer e manter a soberania no seu espaço aéreo. Para maior clareza nos referidos procedimentos, são divulgados dois casos em que a força pública aplicou os estabelecidos para esse fim. Conclui-se que há legalidade nacional e internacional nos procedimentos utilizados pela força pública no exercício da soberania no espaço aéreo sujeito à jurisdição nacional.

Palavras-chave: Legalidade, Procedimentos, Força pública, Espaço aéreo, Soberania.

Abstract: For the development of this work, different national and international rules concerning the aeronautic context have been analyzed, with the objective of establishing and demonstrating the legality of the procedures used by the public forces in Colombia to exert and maintain the sovereignty in the airspace. In order to have a better perspective regarding procedures, the article shows two cases in which the public forces have applied those that are established for such objective. It is concluded that there was national and international legality in the procedures that were employed by the public forces when exerting sovereignty of the airspace that is subjected to Colombian jurisdiction..

Key Words: FLegality, Procedures, Public Force, Airspace, Sovereignty.

Introducción

Actualmente, el Estado en Colombia inutiliza aeronaves civiles en vuelo con o sin pasajeros –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 o no la inutilización (es decir su destrucción mediante el empleo de armas por parte de agentes del Estado) de aeronaves civiles en vuelo cuando realizan sobrevuelos ilegales. A su vez, es importante determinar si los procedimientos que emplea el 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 su tripulación incurra en actividades calificadas como prohibidas, ilegales u hostiles.

Se realizará el estudio de dos casos reales en los que agentes del Estado colombiano inutilizan aeronaves civiles mediante el empleo de las armas, por lo cual se demostrará la legalidad de los procedimientos o mecanismos empleados para garantizar la soberanía en el espacio aéreo colombiano. Como punto de partida, se estudiará la normatividad existente al respecto tanto en el ámbito internacional como en el ordenamiento jurídico nacional, la cual regula el desarrollo de la actividad aeronáutica realizada por aeronaves civiles y por aeronaves de Estado en espacios aéreos sometidos a la jurisdicción del gobierno nacional. El estudio iniciará por las normas de rango constitucional relacionadas con la fuerza pública, con las actividades aéreas y con el uso del espacio aéreo; de este último, se tratará tanto la definición como la certeza de si éste es de libre circulación o si su uso se encuentra condicionado por razones de seguridad nacional y de qué manera. También se tocará 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.

En 1994, la Fuerza Aérea Colombiana (Fuerza Aérea Colombiana, 2010) implementó un procedimiento para contrarrestar los vuelos ilícitos (OACI, 1971) en el Espacio Aéreo Colombiano (Congreso de la República, 2009, Art 101) con acción de las armas. Dicha acción está respaldada por 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. En su momento, debido a la falta de tecnología no era posible aplicar procedimientos para ejercer un control efectivo; no obstante, hoy en día y gracias a la nueva tecnología existe mayor capacidad de ejercer dicho control, por lo cual se ha visto la necesidad de

crear reglamentaciones para evitar y controlar el mal uso del espacio aéreo.

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. En consonancia con ello, 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.

Contexto jurídico

Es necesario entrar a estudiar las normas jurídicas existentes tanto en Colombia como en el mundo 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 normas (Congreso de la República, 2009, Art 4), con el propósito de determinar su campo de aplicación en el ejercicio de la actividad aeronáutica nacional.

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:

Disposiciones contempladas por la Constitución Política de Colombia de 1991.

La Constitución Política de Colombia es la norma jurídica de mayor jerarquía dentro del ordenamiento jurídico nacional (Congreso de la República, 2009, Art 2), y es la misma la que pregona los fines esenciales del Estado colombiano. En ella se contempla 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, así como para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Es muy conveniente, entonces, destacar las disposiciones citadas a continuación:

En cuanto a la fuerza pública, la Constitución Política de 1991 en su artículo 216 reza que: “La Fuerza Pública estará integrada en forma exclusiva por las fuerzas militares y la policía nacional”. Además, dice que “todos los colombianos están obligados a tomar las armas cuando las necesidades públicas lo exijan para defender la independencia nacional y las instituciones públicas.” (Congreso de la República, 2001)



En su artículo 217, la misma carta se refiere a la estructura, finalidad y régimen interno de las fuerzas militares. En éste dispone que “la nación tendrá para su defensa unas fuerzas militares permanentes constituidas por el Ejército, por la Armada y por la Fuerza Aérea. De manera 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 Militares –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: primero, 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 Estado (Congreso de la República, 2009, 115). 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 alto mandatario de la República como jefe supremo de las fuerza pública, de conformidad con las disposiciones constitucionales y legales vigentes en Colombia. En relación con la soberanía (OACI, 1944), la constitución da origen al concepto partiendo, en 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.

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; ello no contradice de ninguna manera 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. Son, entonces, dos aspectos diferentes 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. Cada estado

se reserva cada Estado el derecho de autorizar el tránsito, sobrevuelo, aterrizaje y despegue de aeronaves (Secretaría del Senado, 2001).

En cuanto a los tratados internacionales, la Corte Constitucional sostiene que la finalidad de la convención de Viena 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. Inclusive, la Constitución 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 naciones. Ello significa que la Constitución distingue entre las organizaciones internacionales de simple cooperación, esto es, aquellas que buscan armonizar los intereses de los estados miembros 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 el tránsito aéreo sin ningún tipo de injerencia extranjera y aplican sus propias regulaciones y normas aeronáuticas al respecto (OACI, 1944). Ahora bien, en lo relacionado con el espacio aéreo nacional (Comité Jurídico Internacional de la Aviación, 1910), la Constitución Política dice, en su artículo 101 (Congreso de la República, 2009, Art 101):

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.

El espacio aéreo nacional es aquel espacio 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.

Código de Comercio Colombiano

En su libro V, “de la navegación”, y en su parte segunda, “de la Aeronáutica”, El código de Comercio en Colombia (decreto ley 410 de 1971) contiene una gran cantidad de disposiciones relacionadas con el desarrollo de la aeronáutica civil y el de la actividad aeronáutica. Dentro de estas,

se destacan las relacionadas con el uso y control del espacio aéreo colombiano, especialmente la prevista en el artículo 1778 de la referida norma jurídica, la cual 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 o restringidas para la aviación civil por hechos de la naturaleza (como la erupción de volcanes, por ejemplo) o por hechos sociales (como guerras u otras actividades bélicas). Por diferentes causas jurídicas, los espacios aéreos pueden ser zonas o áreas peligrosas, o zonas o áreas de prevención.

La zona prohibida se define como espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves (Gobierno Nacional, 2009). 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.

La zona restringida se define 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 determinadas condiciones específicas (Unidad Administrativa Especial De Aeronautica Civil, 2008). Se usa esta expresión cuando el vuelo de una aeronave civil dentro del espacio aéreo designado no está absolutamente prohibido, no obstante puede llevarse a cabo únicamente si se cumple con determinadas condiciones.

Son usuarios del espacio aéreo 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.

Reglamentación interna del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana

Esta reglamentación de carácter interno fue emitida por la Fuerza Aérea con fundamento en los lineamientos descritos en el acta proferida por el Consejo de 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 Adminis-

trativa Especial de Aeronáutica Civil (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2010) 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 al Centro Militar de Defensa Aérea (Fuerza Aérea Colombiana, 2009), centro desde donde se dirigen todas las operaciones contra aeronaves que violen el espacio aéreo Colombiano y contra aquellas aeronaves que hayan sido denominadas como aeronaves hostiles y sospechosas (OACI, 1944, Anexo 1).

El procedimiento esencial consiste en que si desde este centro se detecta 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 identificación (Unidad Administrativa Especial De Aeronautica Civil, 2009) (Convenio Internacional sobre Aviacion Civil, 2010, Anexo 7). 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 alerta de inmediato a los organismos pertinentes con el fin de proceder a su respectiva interceptación (Convenio Sobre Aviacion Civil Internacional, 2010, Anexo 2) con el objetivo inicial de identificarla plenamente. En el momento de dicha interceptación, las aeronaves militares (interceptoras) seguirán los procedimientos de interceptación publicados en el *Manual de normas, rutas y procedimientos ATS* (Unidad Administrativa Especial De Aeronautica Civil, 2010) para la república de Colombia. Si la aeronave sospechosa cumple con las señales de interceptación, procederán al aeródromo de aterrizaje previamente coordinado, 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 armas (Comité Internacional de la Cruz Roja, 2010,)), en las dos primeras oportunidades con el fin de disuadir a la aeronave hostil; luego de la segunda advertencia, el fin de inutilizarla. De igual forma, si la aeronave sospechosa u hostil aterriza en una pista ilegal, será inutilizada previa orden de autoridad militar competente (Congreso de la República, 2009, Ley 599 De 2000).



En caso de ser emitida la orden de inutilización por la respectiva autoridad militar 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.

Además, se aclara en esta reglamentación (Congreso de la República, 2008) 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 pasajeros de acuerdo con la información suministrada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Esta reglamentación también contempla algunas definiciones de carácter técnico aeronáutico (UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, 2008, parte primera AERONOTICIAS), instrucciones generales de coordinación así como su respectiva vigencia.

Acta del Consejo Superior de Seguridad y Defensa Nacional

En esta acta, los integrantes del consejo superior de seguridad y defensa nacional, el Presidente de la República, el Ministro de Gobierno, el Ministro de Defensa Nacional, el Ministro de Justicia, el Comandante General de las Fuerzas Militares, el Director General de la Policía Nacional, el Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, el Consejero Presidencial para la Defensa y Seguridad Nacional, el Secretario del Consejo, el Director del Departamento Administrativo de Seguridad, el Vicefiscal General de la Nación y el 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, los cuales 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 Colombia (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 2010) 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. Asimismo, 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. Se determina, a su vez, 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 Espe-

cial de Aeronáutica Civil (Ministerio de Transporte, 2010, Decreto 260 De 2004 Y Decreto 261 De 2004), 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 y la inutilización o destrucción de aeronaves hostiles por parte única y exclusivamente de las aeronaves pertenecientes a la Fuerza Aérea Colombiana; al culminar con el procedimiento de interceptación, los pilotos llenarán un informe referente a la misión cumplida según el caso. De igual forma, la Fuerza Aérea deberá informar sobre los resultados de la misma al Fiscal delegado para la Fuerza Aérea Colombiana al término de la operación.

Convenio Internacional de Chicago de 1944

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 París al exigir un permiso previo al vuelo (Comité Jurídico Internacional de la Aviación, 1910), 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 1929 (Varsovia. Convenio Internacional, Responsabilidad del Transportista Aéreo) fueron los primeros pasos. Posteriormente, a medida que la aviación crecía, surgieron 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 resolver 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, 52 asistieron a esta convención. 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 se estableció en el mismo convenio y se llamó **Organización de Aviación Civil Internacional** (Convenio Internacional Sobre Aviación Civil Internacional, 1947, Ley 12 de 1947).

Los Estados convinieron los privilegios y obligaciones de los estados contratantes en 96 artículos consignados en el convenio sobre aviación civil internacional y clasificado como documento 7300 (Organización De Aviación Civil Internacional OACI, 2010). También acordaron 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 inmigración (Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 1944). 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 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 se constituyó oficialmente la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y por Colombia mediante la ley 12 del 23 de octubre del mismo año.

Este convenio regula lo referente a la actividad aeronáutica, así como la navegación aérea a nivel civil. La naturaleza civil de una aeronave debe interpretarse de acuerdo con lo previsto en el artículo tercero de la convención, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 18, 19 y 20, en los cuales se regula lo concerniente a nacionalidad, matrícula y 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 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. Se manifiesta también el principio de no recurrir a las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo. Tácitamente, 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.

Sin embargo, en el anexo dos, apéndice uno, el tratado contempla las señales de interceptación de aeronaves civiles que son aplicables a nivel internacional, e insta a los estados contratantes a que se aseguren de que las aeronaves del Estado cumplan estrictamente con dichas señales. Deben regular, 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: 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 anterior 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.

Casos de violación del espacio aéreo colombiano en los cuales agentes del estado han ejercido la soberanía nacional

Descripción de los casos

A continuación, se muestran dos casos reales en los que agentes del Estado han ejercido la soberanía en el espacio aéreo mediante la aplicación de las normas y los procedimientos descritos anteriormente.

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

El 7 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 cual 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. La aeronave interceptada hace caso omiso a tales señales y hace uso de las armas. 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. El resultado de la operación es la inutilización de una aeronave hostil.

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

El 3 de junio de 1999, los sistemas de detección de la Fuerza Aérea detectan una aeronave sospechosa, califica-



da como tal al no contar con plan de vuelo ni con autorización de sobrevuelo por las autoridades de aeronáutica civil ni militares. La aeronave ingresa al espacio aéreo Colombiano procedente de Jamaica con destino 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, los cuales la impactan mediante el uso de las armas previa autorización del comando de la Fuerza Aérea. Al no ser totalmente inutilizada, la aeronave se dirige hacia Venezuela. Se informa de esta situación a la Fuerza Aérea de Venezuela, la cual autoriza el despegue de dos de sus aviones F-16 para continuar con la persecución de la aeronave hostil y hacerse cargo de la operación. Como 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 utilizarla totalmente.

Análisis sistemático y jurídico de los casos con base en las normas internacionales, constitucionales y aeronáuticas

En la convención de Chicago de 1944 se reconoce por la comunidad internacional la soberanía plena y exclusiva que cada Estado tiene en el espacio aéreo situado sobre su territorio. Colombia es un país signatario de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, pues ratificó su participación en esta convención mediante la ley 12 del 23 de octubre de 1947. Haciendo uso de su derecho inminente de legítima defensa frente a la violación de su espacio aéreo por aeronaves con propósitos incompatibles con los fines de la aviación civil, y cumpliendo con las normas y métodos recomendados y que se contemplan 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) contempla los procedimientos que los Estados deben seguir para la interceptación de aeronaves civiles– es posible determinar que Colombia, en los casos expuestos, obró dentro de un marco de legalidad internacional. De igual forma, puede afirmarse que obra dentro del marco de constitucionalidad en el ámbito interno, pues se amparó en las disposiciones consagradas en la Constitución Política de 1991, así como el demás articulado constitucional concordante. Por otra parte, una vez analizada la literalidad de los casos expuestos, también puede afirmarse 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 (ATS)* vigentes para la

República de Colombia (Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil, 2008). 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 sus aeronaves contra aeronaves que violen el espacio aéreo nacional; es claro que las aeronaves involucradas en los casos referidos anteriormente no cumplían con los fines de la aviación civil y que violaron el espacio aéreo colombiano. Al hacerlo, fueron detectadas, identificadas e interceptadas por las aeronaves militares, y como último recurso se llegó al empleo de las armas contra dichas aeronaves hostiles.

Como signatario de la convención de Chicago, Colombia debe aplicar las normas y procedimientos consagrados en el anexo 2 de la OACI en el caso de interceptación de aeronaves civiles, el cual 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, en virtud del cual los estados contratantes se comprometen a tener en cuenta la seguridad de las aeronaves civiles al establecer reglamentaciones aplicables al empleo de aeronaves militares en tales situaciones. Colombia, al contar con la normatividad para estas situaciones específicas, se ajusta a las recomendaciones especiales que en esta materia ha formulado la Organización de Aviación Civil Internacional.

Conclusiones

La actividad aérea en Colombia se ha reglamentado conforme a los parámetros establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y en concordancia con los tratados internacionales debidamente ratificados y aprobados por la rama legislativa. Es claro que estos tratados –así como los conceptos emitidos por los organismos encargados de regular tal actividad a nivel internacional– están orientados a unificar la seguridad de las personas y a garantizar la soberanía de cada estado.

Los procedimientos empleados en Colombia para ejercer la soberanía en el espacio aéreo son 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, con lo cual se garantiza la prevalencia de

un bien jurídico superior –el espacio aéreo colombiano– mediante el uso letal de las armas.

Los agentes del estado están garantizando la soberanía mediante la aplicación de la normatividad jurídica existente para tal fin.

Toda aeronave civil que ingrese sin autorización al espacio aéreo Colombiano será sujeto pasivo por parte de agentes del Estado, quienes emplearán las armas en caso de ser necesario.

Referencias

- Armada Nacional de Colombia. (2010). Recuperado de www.arc.mil.co
- Comité Jurídico Internacional de la Aviación (1910). Conferencia Internacional de navegación Aérea. Paris.
- Comité Jurídico Internacional de la Aviación. (1910) Tratado Internacional. Navegación Aérea. Paris.
- Comité Internacional de la Cruz Roja. (2010). Derecho Internacional de Los Conflictos Armados. Recuperado de www.cicr.org
- Congreso de la República. (2001). Código civil colombiano. Bogotá DC: LEGIS.
- Congreso de la Republica. (4ª edición). (2004). Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: LEGIS.
- Congreso de la República. (2008). Diario Oficial. Ley 12 de 1947. Bogotá DC.
- Congreso de la República. (2009). Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: LEGIS.
- _____. Artículo 2, constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: TEMIS.
- _____. Artículo 3, constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: TEMIS.
- _____. Artículo 4, constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: TEMIS.
- _____. Artículo 101, Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: LEGIS.
- _____. Artículo 101, constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: TEMIS.
- _____. Artículo 115, Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: TEMIS.
- _____. Artículo 217, constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: TEMIS.
- _____. Artículo 217, Constitución Política de Colombia de 1991. Bogotá DC: LEGIS.
- _____. Diario Oficial, Ley 599 de 2000. Bogotá DC: TEMIS.
- Congreso de la República. (2010). Diario oficial, Ley 12 de 1947. Bogotá DC.
- Convenio Internacional sobre Aviación Civil Internacional. (1944). Ratificado por Colombia mediante la Ley 12 de 1947. Bogotá DC.
- _____. Anexos 1, anexos de la OACI. Chicago. Recuperado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo 7 marcas de nacionalidad y matrículas, anexos de la OACI. Recuperado de www.OACI.org.co
- Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. (2009). Anexo No. 6 Operación de aeronaves, Anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 2 Reglamento del aire, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 7 Marcas de Nacionalidad y de Matrícula, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 9 Facilitaciones, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 11 servicios de tránsito aéreo, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 12 búsqueda y salvamento, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 13 Investigación de accidentes de aviación, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 14 aeródromos, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 15 Servicios de información aeronáutica, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 16 Protección al medio ambiente, anexos de la OACI. Rescatado de www.OACI.org.co
- _____. Anexo No. 17 Seguridad de la aviación, anexos de la OACI.
- _____. Anexo No. 18 Transporte de mercancías peligrosas, anexos de la OACI.
- Convenio internacional Varsovia. (1929). Responsabilidad del Transportista Aéreo. Varsovia
- Ejército Nacional de Colombia (2010). Recuperado de www.ejercitonacional.mil.co
- Fuerza Aérea Colombiana. (2009). Plan Estratégico Institucional FAC. Bogotá DC
- Fuerza Aérea Colombiana. (2010). Compendio documentos FAC,



- casos de estudio. Recuperado de www.fac.mil.co
- Fuerzas Militares de Colombia (2010). Recuperado de www.cgfm.mil.co
- Fuerza Aérea Colombiana. (2010). Recuperado de www.fac.mil.co
- Gobierno Nacional de Colombia. (2008). Diario Oficial. Código de Comercio. Bogotá DC: LEGIS
- Gobierno Nacional de Colombia. (2009). Decreto Ley 410 de 1971, Libro V, parte II De la Aeronáutica. Bogotá DC: TEMIS.
- Ministerio de Defensa Nacional. (2009). Rescatado de www.min-defensa.gov.co
- Ministerio de Transporte. (2010). Diario Oficial, Decreto 260 de 2004 y Decreto 261 de 2004. Bogotá.
- OACI (1944). Convenio sobre aviación civil internacional. Chicago.
- Organización de aviación civil internacional OACI. (1971). Convenio internacional para contrarrestar actos de interferencia ilícita. Montreal
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2005). Documento No. 4444, Servicios de navegación aérea. Bogotá DC.
- Organización de Aviación Civil Internacional (2010). Documentos, Normas y métodos recomendados. Recuperado de www.icao.org.co.
- Organización de aviación civil internacional OACI (2010). Recuperado de www.icao.org.co
- Presidencia de la República (2010). Rescatada de www.presidencia.gov.co
- Reyes, E. (2000). Derecho penal. Bogotá DC: LEGIS.
- Restrepo Hernández, I. R. (1ª edición)(1992). La silla del Comandante. Bogotá DC.
- Secretaría del Senado (2001). Código de Comercio. Bogotá DC: LEGIS
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2008). Recuperado de www.aerocivil.gov.co
- _____. Manual de Normas Rutas y Procedimientos ATS. Bogotá DC: LEGIS
- _____. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. RAC parte primera AERONOTICIAS. Bogotá DC
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2010). Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Bogotá DC: AERONOTICIAS
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2010). Normas Aeronáuticas de Colombia, Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Bogotá DC: AERONOTOCIAS.
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. (2001). Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Bogotá DC: AERONOTICIAS.