



Violación al espacio aéreo colombiano

Aldrin Edilson García Albarracín
Jimmy Alexander Herrera Rodríguez

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Curso de Estado Mayor (CEM)

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

2014

41.46
172

PROPUESTA TIPIFICACIÓN DELITO
"VIOLACIÓN AL ESPACIO AÉREO COLOMBIANO"



MY. Aldrin Edilson García Albarracín

MY. Jimmy Alexander Herrera Rodríguez

TRABAJO DE FUERZA

Director

CR. Fabio Enrique Araque Vargas

COMANDO GENERAL FUERZAS MILITARES
DEPARTAMENTO FUERZA AÉREA COLOMBIANA
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

CEM-2014

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	1
2. JUSTIFICACIÓN	4
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	6
3.1 Formulación del problema.	7
4. OBJETIVOS	8
4.1 Objetivo General.	8
4.2 Objetivos Específicos.	8
5. MARCO METODOLÓGICO	9
5.1 Tipo de Investigación.	9
5.2 Investigación Analítica.	9
5.3 Investigación Documental.	9
5.4 Fuentes de Recolección de información.	10
6. MARCO REFERENCIAL	11
6.1 Sujeto Pasivo del Delito.	11
6.1.1 Del Estado	11
6.1.1.1 De la Soberanía	12
6.1.1.2 La Población.	14
6.1.1.3 El territorio	15
7. MARCO LEGAL	18
7.1 Definición y Concepto del Derecho Aeronáutico.	18
7.2 Características Generales del Derecho Aeronáutico.	19
7.2.1 Internacionalidad.	19
7.2.2 Integralidad.	19
7.2.3 Autonomía.	19
7.2.4 Dinamismo.	20
7.2.5 Normatividad Unificadora.	20
7.2.6 Reglamentarismo.	21
7.2.7 Politicidad.	21

7.3	Fuentes del Derecho Aeronáutico.....	22
7.3.1	Fuentes Internacionales.....	22
7.3.2	Fuentes Internas del Derecho Aeronáutico.....	30
7.4	Convenios Internacionales ratificados por Colombia.....	33
8.	LA SEGURIDAD AÉREA.....	36
8.1	Movimiento 01 marzo 2010.....	37
8.1.1	Análisis.....	39
9.	ESTUDIO CASOS OPERACIONALES.....	40
9.1	Movimiento ilegal 06 abril 2013.....	40
9.1.1	Análisis.....	42
9.2	Movimiento ilegal 08 mayo 2013.....	46
9.2.1	Análisis.....	47
10.	REFERENTES PARA COLOMBIA.....	48
10.1	Estados Unidos.....	48
10.2	Venezuela.....	49
10.3	Argentina.....	50
10.4	Uruguay.....	51
11.	CONTROL DEL ESPACIO AÉREO EN COLOMBIA.....	53
12.	DESARROLLO PROPUESTA.....	63
12.1	Derecho Penal.....	63
12.2	Código Penal.....	63
12.3	Elementos de la conducta Punible.....	63
12.3.1	La Tipicidad.....	64
12.3.2	La Antijuricidad.....	77
12.3.2	Culpabilidad.....	78
13.	RECOMENDACIÓN.....	81
14.	GLOSARIO.....	84
	REFERENCIAS.....	91

TABLA DE IMÁGENES

1. Movimiento Aéreo Ilegal 01 marzo 2010.....	38
2. Inspección en tierra aeronave N5408A	39
3. Movimiento Aéreo Ilegal 06 abril 2013	41
4. Modificación Matricula movimiento aéreo ilegal 06 abril 2013	42
5. Situación Actual piloto movimiento aéreo ilegal 06 abril 2013	44
6. Situación Actual piloto fiscalía movimiento aéreo ilegal 06 abril 2013.....	44
7. Situación Actual aeronave UAEAC movimiento aéreo ilegal 06 abril 2013	45
8. Movimiento Aéreo Ilegal 08 mayo 2013.....	46
9. Gráfico TST Colombia 2003	55
10. Mapa Rutas Aéreas Ilícitas 2007	56
11. Gráfico TST Colombia 2003 -2013	58
12. Evolución trazas Sospechosas 2003 - 2013	58
13. Aeronaves Inmovilizadas – Inutilizadas 2006 - 2014.....	59

1. INTRODUCCIÓN

En la historia moderna, se han configurado las relaciones internacionales alrededor de unidades del tipo Estado-nación, acordes al modelo establecido en el tratado de Westfalia (1.648), con lo cual, citando autores de la escuela realista como Hans J. Morgenthau y Henry Kissinger, se creó una persona jurídica capaz de defender los intereses, propiedades y particularidades de un grupo de ciudadanos, para lo cual el Estado tiene "la capacidad de emitir reglas jurídicas vinculantes y disponer de medios para su aplicación y control de cumplimiento" (Güell, 2010). Del mismo modo, esta organización comprende a una sociedad, a una población que, a decir de Immanuel Kant y Woodrow Wilson autores de la escuela idealista, también busca la cooperación y la supervivencia en colectividad (Littuma, 2013).

Así, el Estado moderno entendido como una unidad político-territorial y compuesto por los tres elementos básicos de territorio, población y soberanía adicionales al reconocimiento internacional, se caracteriza por cumplir las funciones tanto de integración y mantenimiento del orden social, como de la defensa de sus fronteras.

En este sentido, la Constitución política de Colombia en su artículo 217 establece que "la Nación tendrá para su defensa unas Fuerzas Militares permanentes constituidas por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, cuya finalidad primordial es la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional".

Así mismo, en el artículo 218 se consagra la organización del cuerpo de policía permanente de naturaleza civil, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes convivan en paz. Es decir le asigna claramente funciones de defensa a las Fuerzas militares y de seguridad a la Policía Nacional.

Sin embargo, el surgimiento de nuevas amenazas asimétricas entendidas estas como maneras y medios de lucha que no corresponden a los objetivos y medios de combate del oponente, utilizando recursos diferentes a los del adversario "el poder más débil ataca de una

manera imprevista el lado vulnerable del poder más fuerte” (Clodfelter, 2001), hacen difícil la identificación de los actores que atentan contra la seguridad de los estados, como en el caso particular Colombiano del tráfico de cocaína y otros narcóticos por vía aérea que han ocasionado que el Estado colombiano involucre a sus Fuerzas Militares en este tipo de conflicto, por lo cual se ha planteado la necesidad de formular un redireccionamiento en la doctrina y en la forma de operar para contrarrestar tanto esta clase de amenazas, como todas aquellas derivadas del uso ilegal del espacio aéreo, que por si mismas, representan un peligro a la Seguridad del Estado y se materializan en un potencial peligro a la Soberanía, como resultado de la conducta simple de sobrevolar el espacio aéreo colombiano sin autorización alguna. Esta conducta per se debe ser tipificada como delito y no debe requerir la concurrencia de otras para su judicialización.

Por consiguiente, dentro de un marco de modernización y de globalización mundial, en donde a partir del ordenamiento jurídico y su ajuste a las necesidades colombianas, se puedan proteger las fronteras, la Soberanía y la Seguridad del Estado, es necesario ajustar el Código Penal, con el fin de que dentro de la legislación interna se pueda proceder de forma contundente a partir de los procedimientos establecidos por la Fuerza Aérea Colombiana para los casos de violación del espacio aéreo, en los cuales como se mencionó anteriormente siempre se ven vulneradas la Soberanía y Seguridad Nacional.

Con base en lo anterior, el presente proyecto de investigación parte de la recopilación de tratados, convenios, acuerdos y protocolos relacionados con la actividad aérea, desde el marco jurídico internacional, la Constitución política de Colombia, el Código penal y el Código del comercio.

Del mismo modo realiza un análisis desde la perspectiva de la protección y la defensa de la soberanía del territorio nacional desde el espacio aéreo, como garante de la seguridad y la defensa del Estado.

Para tal efecto, sin entrar en un análisis de derecho comparado, se mencionan y se describen modelos jurídicos de otras naciones, buscando que la propuesta de modificación al Código penal, esté acorde con los tratados suscritos por Colombia, con la normatividad internacional existente en materia de tráfico aéreo y con los mecanismos de seguridad y

protección de la soberanía del estado acordes con el Derecho internacional y los Derechos humanos.

Posteriormente, se mencionan algunas generalidades sobre los procedimientos actuales de la Fuerza Aérea Colombiana, respecto a las aeronaves que violen el espacio aéreo nacional.

A modo de ejemplo se citarán algunos de los casos de violación de la soberanía nacional y del espacio aéreo colombiano y por ende se demostrará no solo el peligro contra los intereses de la nación, sino también el peligro para el tráfico aéreo de carga y pasajeros sobre los cielos colombianos, y se proyecta el artículo que se propone incluir en el Código Penal Colombiano.

Finalmente, se presentará la recomendación final y reflexiones que a todas luces fortalecen la argumentación sobre la importancia y la necesidad de Colombia de proteger y defender los intereses y la seguridad nacional, a partir del fortalecimiento jurídico en materia de la defensa del espacio aéreo, por medio de la tipificación del delito de la violación al espacio aéreo colombiano.

2. JUSTIFICACIÓN

El presente proyecto parte desde el concepto de que el control del aire o espacio aéreo que cubre el territorio nacional es una prioridad para la Fuerza Aérea Colombiana. Dicho control se ejerce mediante la conducción de operaciones aéreas para la defensa de la soberanía y está en cabeza del Centro de Comando y Control a través del Sistema de Defensa Aérea Nacional.

Es así como en cumplimiento de la misión, se realizan operaciones en las cuales se deben aplicar las normas y procedimientos para el empleo de aviones de la Fuerza Aérea Colombiana contra aeronaves que violan el espacio Aéreo colombiano, haciendo uso entre otras de la capacidad distintiva de respuesta inmediata ante la agresión de amenazas internas y externas.

No obstante, aunque los procedimientos que incluso hacen parte activa de convenios suscritos con otras naciones están reglamentados y son conocidos por el personal involucrado en la función misional de Controlar el aire, el espacio y el ciberespacio, se hace necesario para la Institución que el Estado establezca un marco jurídico lo suficientemente contundente con el propósito de eliminar una serie de vacíos que se ven exacerbados por las amenazas a la seguridad que enfrenta Colombia al llevarse a cabo estas de actividades ilícitas.

Es por eso que en aras de la defensa de la soberanía y de la protección de los intereses nacionales, que repercuten directamente en la Seguridad del Estado, siendo esta el bien jurídico que se pretende proteger, Colombia requiere con prontitud una legislación clara y sólida, al lograr tipificar dentro del Código Penal, hechos como la violación del espacio aéreo colombiano por parte de aeronaves que podría ser la situación más eventual o cotidiana, por otra parte el hecho de volar dentro del territorio nacional sin plan de vuelo, el desvío sin autorización en una ruta aérea, la utilización de todo tipo de artefacto aéreo o aeronave no tripulada que pueda emplearse para transporte, obtención de señales e imágenes, etc., teniendo en cuenta que las anteriores actividades, así como otras de esa misma índole, se fundamentan en *la perspectiva y el alcance* como dos de las características del poder aéreo, en donde la primera corresponde a la amplia visión del campo de batalla debido a la altura en la cual operan los medios aéreos, que permite salvar obstáculos naturales fácilmente y, sobre todo, dar una respuesta adecuada ante una amenaza. Por su parte la segunda hace referencia a que los centros de poder y de gravedad están

a disposición de un ataque aéreo, no hay barreras naturales que impidan que el poder aéreo actúe (Fuerza Aérea Colombiana, 2013). Es importante enfocarnos especialmente en esta última característica del poder aéreo, porque no hace referencia meramente a la capacidad militar, sino que intrínsecamente cualquier aparato o elemento más pesado que el aire, podría llegar a cualquier lugar, en caso hipotético, a un centro estratégico de la nación, pudiendo causar un profundo daño a la estabilidad del Estado.

Es allí donde radica la importancia, de que miembros de las Fuerzas Militares de Colombia y específicamente los oficiales del Curso de Estado Mayor de la Escuela Superior de Guerra, participen de una forma activa, tanto en los procesos de investigación, como en las propuestas que se requieran, no solo para un mejor desempeño de la Fuerza, sino para construir y mejorar las características del marco jurídico que contempla la soberanía nacional y la defensa del Estado.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Pese a que el Estado Colombiano ha reiterado la importancia y la necesidad del derecho inmanente 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 que en la actualidad lidera los esfuerzos Regionales de interdicción aérea contra el tráfico ilícito mediante la suscripción de Convenios y Procedimientos Operacionales Vigentes, aún estos hechos no se encuentran tipificados como delito contra la seguridad de la nación en el Código Penal, ni la violación del espacio aéreo colombiano.

Si bien el origen de este proyecto es la necesidad y la propuesta de tipificar dentro del Código Penal Colombiano, como delito, la incursión de todo tipo de aeronave dentro del espacio aéreo colombiano sin el permiso de la autoridad aeronáutica competente, adicional a otros delitos que se puedan imputar a modo de concurso heterogéneo por situaciones que se configuren como delitos ya tipificados; para este caso en particular, como los relacionados con el tráfico de narcóticos, sustancias psicoactivas, precursores químicos, armamento, municiones, secuestro de personas y transporte de divisas entre otros; vale la pena destacar que la ocurrencia o el desarrollo de dichas actividades ilícitas dentro del espacio aéreo colombiano implican adicionalmente un alto peligro tanto para la seguridad aérea en el territorio nacional, como para el tráfico aéreo de pasajeros y carga desde y hacia Colombia.

Esto sin contar con la perentoria necesidad de controlar, no solo este tipo de actividades, sino todas aquellas relacionadas con aeronaves no tripuladas, las cuales actualmente incluyen configuraciones para desarrollar actividades ofensivas, de ataque, inteligencia, vigilancia e interceptación de comunicaciones, entre otras.

Con base en lo anterior, surge la siguiente pregunta orientadora de la presente investigación.

3.1 Formulación del problema.

¿Cómo por medio de la tipificación del delito de la violación del espacio aéreo colombiano, se pueden otorgar mayores opciones de acción a la Fuerza Aérea Colombiana, con el fin de que ésta se pueda emplear de una forma eficaz y contundente en la protección de la soberanía y los intereses nacionales, desde una perspectiva de seguridad y defensa nacional, a partir de la inclusión del artículo correspondiente en el Código Penal, como normativa local basada en el derecho internacional?

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo General

Estructurar y argumentar una propuesta para que sea tipificado como delito contra la Seguridad del Estado Colombiano e incluido en el Código Penal, la violación del espacio aéreo, por representar una amenaza a, su soberanía y su seguridad.

4.2 Objetivos Específicos

1. Determinar la situación actual en materia jurídica que limita al Estado colombiano para la aplicación de medidas contundentes, frente a situaciones de violación del espacio aéreo colombiano que implícitamente atentan contra su soberanía.

2. Analizar de forma concreta, recientes casos de violación del espacio aéreo nacional, que permitan identificar vacíos jurídicos, recopilando normatividad para proponer la tipificación como delitos, de algunas conductas directamente relacionadas con el uso ilegal del espacio aéreo y que en la actualidad son tratadas como contravenciones administrativas.

3. Construir un artículo como propuesta de inclusión en el Código Penal Colombiano que tipifique el delito de violación del espacio aéreo.

4. Realizar un análisis detallado sobre los procedimientos vigentes de interdicción aérea y su marco de aplicación en convenios y procedimientos firmados con otras naciones, con el fin de analizar los instrumentos que posee el Estado para combatir el delito.

5. MARCO METODOLÓGICO

5.1 Tipo de Investigación

Dada la naturaleza compleja de los fenómenos vinculados al narcotráfico y a la interdicción aérea, el presente proyecto de investigación se desarrolla desde una metodología analítica y documental.

5.2 Investigación analítica

La investigación analítica consiste en el análisis de las definiciones relacionadas con el tema, para estudiar sus elementos en forma exhaustiva y poderlo comprender con mayor profundidad (Hurtado, 2010).

De esta forma, la investigación analítica permitirá analizar el marco histórico y legal existente en Colombia en relación a la normativa nacional e internacional, respecto al accionar del Estado Colombiano mediante la revisión de las publicaciones oficiales, ante situaciones en que se presente una violación a su espacio aéreo.

Del mismo modo permitirá realizar una descripción de los procedimientos de interdicción aérea vigentes, como de los mecanismos jurídicos empleados por países como Estados Unidos, Venezuela, Argentina y Uruguay, ante una violación de su espacio aéreo y por ende de su soberanía.

5.3 Investigación documental

La investigación documental consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio.

La investigación documental depende fundamentalmente de la información que se obtiene o se consulta en documentos, entendiendo por éstos todo material creíble y que proceda de fuentes confiables al cual se puede acudir como fuente de referencia, sin que altere su naturaleza o sentido, los cuales aportan información o dan testimonio de un acontecimiento (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010). En este sentido, se analizan tanto los tratados, convenios y acuerdos referentes a la navegación aérea y su seguridad, como los códigos, manuales de normas y procedimientos actuales con los que se realizan los procedimientos de interdicción aérea en Colombia.

5.4 Fuentes de recolección de información

Usualmente se habla de dos tipos de fuentes de recolección de información: las primarias y las secundarias (Cerdá, 1993).

Fuentes primarias: Son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información. Es también conocida como información de primera mano o desde el lugar de los hechos. Estas fuentes son las personas, las organizaciones, los acontecimientos, el ambiente natural, etcétera.

Fuentes secundarias: Son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar, pero que no son la fuente original de los hechos o las situaciones, sino que los referencian. Las principales fuentes secundarias para la obtención de la información son libros, las revistas, los documentos escritos (en general, todo medio impreso), los documentales, los noticieros y los medios de información.

6. MARCO REFERENCIAL

6.1 Sujeto Pasivo del Delito

Se considera como sujeto pasivo al titular del derecho o interés lesionado o puesto en peligro por el delito; se le llama también víctima u ofendido y es quien reciente el delito o la lesión jurídica. Los sujetos del delito pueden ser la Persona, la Sociedad y el Estado, dentro de los más representativos.

Por consiguiente, para el caso del presente estudio se considera como sujeto pasivo del delito de violación del espacio aéreo, el Estado Colombiano con todos sus elementos constitutivos.

En este sentido la Constitución de 1991, al enumerar espacios que hacen parte de Colombia, reconoce la idea de la tridimensionalidad del territorio y cada uno de esos elementos es definido acogiendo o teniendo en cuenta normas del derecho internacional y del interno, con el objeto de precisar conceptos de manera que pueda haber una visión integral, no solamente del espacio físico, sino de la manera como el Estado se proyecta en sus relaciones exteriores, de acuerdo con una serie de principios que conforman un ordenamiento aceptado por la comunidad internacional.

6.1.1 Del Estado

La noción de Estado se refiere a la manera de ser o estar construida una comunidad humana. Como estructura social es el fundamento de los hechos sociales y de las relaciones humanas; como estructura de poder, se refiere a las relaciones de mando (entre gobernantes y gobernados y sus vínculos jurídicos) e implica el ejercicio del poder en la sociedad. Como definición, el concepto de Estado se refiere al conglomerado social, política y jurídicamente constituido, asentado sobre un territorio determinado, sometido a una autoridad que se ejerce a

través de sus propios órganos y cuya autoridad (soberanía) es reconocida por otros estados (Madrid, 2005).

En términos generales, se identifican como elementos tradicionales del Estado: la soberanía reconocida por otros estados (elemento internacional), la población (elemento humano), y el territorio (elemento físico).

En este sentido la definición de estado está en el concepto 1367 febrero 28 de 2002 del Consejo de Estado de Colombia, el cual señaló que son los elementos esenciales del Estado, para que pueda actuar como sujeto de derecho internacional", los señalados previamente (Departamento Nacional de Planeación, 2010).

6.1.1.1 De la Soberanía

El concepto de soberanía puede ser entendido desde dos perspectivas complementarias. En primera instancia hace referencia al concepto de poder nacional enfocado a la ausencia de toda subordinación (independencia), interior y exterior, sobre el Estado para que este ejerza su poder sobre un territorio y en beneficio de una población determinada. En este sentido el artículo 3 de la Constitución Política de Colombia considera:

"La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el Poder Público". De tal forma, que en Colombia la soberanía es ejercida, por el pueblo, de manera directa (posibilidad de ser elegido o de presentar iniciativas ante el estado) o mediante sus representantes (posibilidad de elegir), en virtud de lo cual, el pueblo delega al estado el poder para mandar sobre su territorio e interactuar con otros estados (Asamblea Nacional Constituyente 1991, 2014).

En un segundo aspecto la soberanía como uno de los principios cardinales de la teoría del Estado tiene un fuerte elemento geográfico, en donde su aplicación juega un papel importante tanto en la esfera nacional como internacional. Nacionalmente el territorio del Estado limita el área de jurisdicción, internacionalmente el territorio del Estado define las fronteras entre Estados iguales.

Con base en lo anterior, se puede afirmar que la soberanía como tal es un elemento importante del Estado y que tal Estado no puede existir sin ésta. La soberanía y la calidad de ser de un Estado son características intrínsecamente interconectadas.

En referencia a la defensa de la independencia e integridad territorial, elementos esenciales de soberanía para el desarrollo de la presente investigación, es preciso mencionar que desde 1933, la Convención sobre Derechos y Deberes de los Estados declaró el derecho para defender estas, estableciendo su inviolabilidad. Así mismo en la declaración sobre los Principios de Derecho Internacional referentes a las Relaciones de amistad y a la Cooperación entre Estados, la Asamblea General de la ONU, por medio de la resolución 2625 de 1970 aprobó el principio de igualdad soberana que comprende el elemento de inviolabilidad de la integridad territorial y la independencia política.

A nivel regional, la carta de la Organización de Estados Americanos en su artículo 3b establece entre sus principios que: “El orden internacional está esencialmente constituido por el respeto a la personalidad, soberanía e independencia de los Estados. Finalmente y en concordancia con lo anteriormente expuesto el artículo 2° de la Constitución Política de Colombia incluyó dentro de los fines esenciales del Estado la defensa de la independencia nacional y el mantenimiento a la integridad territorial.

De la misma manera, es preciso mencionar el concepto de soberanía aérea, el cual al tener un siglo de existencia se encuentra bien documentado. Hasta el principio de la Primera Guerra Mundial, no se había establecido hasta donde podían los Estados expandir su soberanía sobre el espacio aéreo encima de sus territorios. Cuando las naciones de Europa, América, China y Japón se reunieron en París después de la Primera Guerra Mundial en 1919, el mundo había cambiado. Por primera vez un Convenio sobre Navegación Aérea comprensivo fue acordado. Este marcó el principio de un régimen básico de la soberanía de los Estados respecto al espacio aéreo sobre sus territorios y su mar territorial.

En 1944, antes del final de la Segunda Guerra Mundial, las Naciones se reunieron nuevamente en Chicago para acordar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (El Convenio de Chicago, sobre el cual se ampliará posteriormente), el cual reafirma el principio de

la soberanía: “Los estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio (Convenio de Chicago, 1944).”

Para el caso especial de América Latina cabe mencionar que el principio de soberanía aérea fue reafirmado en otros instrumentos internacionales, como el Convenio Ibero-Americano sobre Navegación Aérea en 1926 (CIANA, Madrid 1°. De noviembre de 1926) y el Convenio Inter-Americano sobre Aviación Comercial (Habana, 20 de febrero de 1928).

En el caso específico colombiano, la soberanía abarca el suelo, el subsuelo, el mar territorial (12 millas), la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el cual comprende el espacio situado sobre el territorio y sobre las aguas territoriales, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes Colombianas a falta de normas internacionales.

Además del territorio continental forman parte de Colombia el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, la Isla de Malpelo, además de las islas, cayos, morros y bancos que le pertenecen (Constitución Política art. 101).

Vale la pena destacar en este punto, y con base en las definiciones anteriores, que la finalidad primordial de las Fuerzas Militares de acuerdo con la Constitución política, es la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional (Constitución Política art. 217). Al respecto, se resalta que la Fuerza Aérea Colombiana, ejerce y mantiene el dominio del aire y conduce operaciones aéreas para contribuir a la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional.

6.1.1.2 La población

De acuerdo con la Constitución Política (Artículo 96), el termino población corresponde al conjunto de individuos que se encuentran sometidos a la autoridad fundamental del estado. Son nacionales colombianos:

1. Los nacidos en el país (naturales de Colombia), incluso quienes sean hijos de extranjeros.
2. Los hijos de padre o madre colombianos que hayan nacido en el extranjero y luego decidieron vivir en territorio colombiano o se registraron en una oficina consular (en otro país) de Colombia.
3. Aquellos quienes hayan sido considerados como tales (por adopción), entre los que se encuentran: los extranjeros que deciden adoptar la nacionalidad colombiana, los latinoamericanos y del Caribe que vivan en Colombia y que pidan ser inscritos como colombianos en el municipio donde residen, y los miembros de los pueblos indígenas que comparten territorios fronterizos entre Colombia y sus países con frontera terrestre.

6.1.1.3 El territorio

Es el elemento físico o material en donde se asienta la población y constituye el ámbito espacial o geográfico dentro del cual se ejerce el poder del Estado.

De acuerdo con la Constitución Política (Artículo 101), además del territorio continental, el archipiélago de San Andrés, Providencia, y Santa Catalina, la Isla de Malpelo y demás islas, islotes, cayos, morros y bancos. También son parte de Colombia los siguientes elementos:

La superficie terrestre: es el área geográfica en la que por su naturaleza pueden realizarse los asentamientos humanos. En la práctica, es la parte del territorio más conocida por ser el hábitat natural del ser humano quien en contacto con la naturaleza y sus recursos debe asumir responsabilidades para la preservación del medio ambiente. Tal espacio está generalmente delimitado de acuerdo con tratados internacionales y el Estado tiene derecho a ejercer plenamente su soberanía en ese ámbito.

Subsuelo: Porción que se encuentra debajo del suelo y que se prolonga como un cono, en cuyo vértice está el centro de la tierra. La Constitución señala en sus artículos 102 y 332, que la Nación es propietaria del subsuelo y de los recursos naturales no renovables.

Mar territorial: Zona de mar adyacente a las costas, localizada por fuera del territorio continental y de sus aguas interiores, y que se extiende mar adentro hasta un máximo de 12 millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base. El Estado ribereño tiene derecho a ejercer plena soberanía, así como en el espacio aéreo situado sobre esa franja y el lecho y el subsuelo de ese mar. Al respecto, la Convención de Ginebra, sobre el mar territorial y la zona contigua, definió el concepto en el artículo 1 así: “La soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial (...)”. Y en el artículo 2 se previó:” La soberanía del Estado ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar” (Ramírez Bulla, 2008).

Zona contigua: Área de las aguas de alta mar situada inmediatamente enseguida del mar territorial (área de importancia para la implementación de medidas de prevención, protección y seguridad nacional). Se extiende mar adentro hasta un máximo de 12 millas náuticas, contadas a partir del mar territorial.

Zona económica exclusiva: Franja de mar adyacente al mar territorial y a la zona contigua, y que va mar adentro hasta un máximo de 200 millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base. En esta área el Estado ejerce derechos de exploración, explotación, conservación y administración de recursos de toda especie.

Plataforma continental: Es la porción del continente situada más allá del mar territorial de un Estado, que está sumergida bajo el mar (lecho y subsuelo del mar) y que se extiende mar adentro, hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base.

Espectro electromagnético: Parte del territorio constituida por el conjunto de las ondas electromagnéticas, en el cual se da el fenómeno de las telecomunicaciones (transmisiones y emisiones de sonidos, datos e información de cualquier naturaleza, etc.).

Segmento de la órbita geoestacionaria: Parte de la órbita terrestre cuya altitud es de 35.786 kms aproximadamente, que le corresponde a Colombia por ser un país que se encuentra atravesado por la línea del Ecuador (país ecuatorial), y sobre la cual es posible mantener un satélite en posición estacionaria.

Espacio aéreo: es el espacio suprayacente que se levanta verticalmente sobre el territorio continental, e insular y el mar territorial de cada Estado. Es preciso expresar que tiene límites y susceptible de dominio y soberanía. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en 1944, reconoció el derecho a la soberanía en el espacio aéreo que debe ejercerse siguiendo el principio del paso inofensivo de las aeronaves, observándose las reglamentaciones del tráfico aéreo y de seguridad para preservar la vida de las personas en aire y tierra y perseguir y sancionar actividades como el narcotráfico, secuestro y en general accionar delictivo (Ramírez Bulla, 2008).

Dentro del actual marco de definiciones, es importante para el presente documento, ampliar lo correspondiente a espacio aéreo, teniendo en cuenta que en ese lugar se desarrollan las operaciones aéreas y es donde ocurren las violaciones o delitos que al final se pretende tipificar.

Sobre el reconocimiento de la soberanía estatal en su espacio aéreo, se considera de interés lo que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) expresó, en su sentencia sobre el caso Nicaragua vs. Estados Unidos de América con fecha 27 de julio de 1986. Allí se lee: “Por lo que se refiere al espacio aéreo, la Convención de Chicago sobre Aviación Civil de 1944, en su artículo 1º, reproduce el principio de respeto a la exclusiva soberanía del Estado sobre la columna de aire que se encuentra por encima de su territorio. De igual forma la convención de Ginebra de 1958 sobre el mar territorial, especifica que la soberanía del Estado costero se extiende a la columna del aire que se encuentra por encima de su mar territorial. De la misma forma, se encuentra también regulado en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982. La Corte no tiene la menor duda de que dichas disposiciones son el reflejo de una costumbre internacional obligatoria.

Por lo anterior, de acuerdo al Convenio de Chicago, los Estados podrán como último recurso interceptar aeronaves civiles con el fin de hacerlas aterrizar, en caso de estar sobrevolando el territorio sin estar facultado para ello o cuando el Estado tenga motivos razonables para concluir que la aeronave utiliza propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago. Supuestos, que, como se comprenderá, configuran una violación del Espacio Aéreo del Estado (Moyano, 2011).

7. MARCO LEGAL

A modo de ilustración, recopilación y complemento, se incluyen los acuerdos, convenios y tratados, relacionados con la actividad aérea y la soberanía, como sigue:

7.1 Definición y concepto del derecho aeronáutico

El derecho en general es entendido como el conjunto de normas y principios que regulan determinadas conductas humanas, para así facilitar y permitir la convivencia pacífica y social. El Derecho Aeronáutico, es el conjunto de normas y principios encaminados a regular la conducta del hombre en el desarrollo de la actividad aeronáutica, con referencia a problemática como la especial regulación de seguros, las limitaciones de la responsabilidad, la extensión de la jurisdicción, la creación de delitos aéreos típicos y específicos que es el objeto del presente trabajo, la existencia de compañías nacionales y multinacionales y toda aquella problemática que pueda derivarse o relacionarse con la conducta o comportamiento humano en el desarrollo de la actividad jurídico aérea.

A través del tiempo, autores de la materia han ofrecido conceptos y definiciones para esta rama del Derecho:

El profesor Antonio Ambrosini, autor del libro *Instituciones de Derecho Aeronáutico*, lo define como aquella rama del Derecho que estudia todos los factores esenciales a la navegación aérea, es decir: el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve, el medio (aeronave) con el que se actúa, y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar (Ambrosini, 1949).

Para el doctor Luís Tapia Salinas, autor del libro *Curso de Derecho Aeronáutico*, el Derecho Aeronáutico se entiende de una manera más amplia como “aquel conjunto de normas que se refieren a la navegación aérea y problemas con ella relacionados” (Tapia, 1980).

7.2 Características generales del derecho aeronáutico

En el Derecho aeronáutico y en la actividad que el mismo regula, pueden señalarse los siguientes caracteres principales: Internacionalidad, Integralidad, Autonomía, Dinamismo, Normatividad unificadora, Reglamentarismo y Politicidad.

7.2.1 Internacionalidad

La aeronave fue creada, esencialmente, para desplazarse a través del espacio aéreo a grandes distancias, sobrevuela diferentes países y queda sometida, entonces, a diversas regulaciones y jurisdicciones. Este hecho hizo que, aun antes del desarrollo de las grandes rutas aéreas internacionales y de la formación consolidada de las legislaciones internas de los Estados, se creara un conjunto de normas internacionales, cuya primera expresión orgánica, fue el Convenio de París de 1919.

La necesidad de garantizar la seguridad de la actividad aérea y de resolver los numerosos problemas surgidos por el sobrevuelo de numerosos países aunque en un solo espacio aéreo, que es único más allá de las fronteras, obliga a adoptar normas comunes, a pesar de las diferentes culturas y sistemas jurídicos (Folchi, 1977).

7.2.2 Integralidad.

El Derecho Aeronáutico contiene principios y normas de derecho público y privado. Tanto en las relaciones entre Estados, entre éstos y los particulares y en las de estos últimos entre sí, se advierte naturalmente esa intervencionalidad entre ambos sectores de normas.

7.2.3 Autonomía

Surge precisamente de su mismo sistema normativo, que permite que todas las soluciones a la problemática de la aeronáutica deban solucionarse mediante dicho sistema. Esta cuestión, que desde luego se vincula con la teoría de las fuentes del derecho, es realmente importante y si

bien ha generado muchos debates doctrinarios, en la actualidad cuenta con la amplia mayoría de los autores (Folchi, 1977).

En la actualidad Colombia no tiene una ley orgánica y sistemática en la que se encuadren las normas aeronáuticas, de forma integral y separada del resto de la legislación, pese a que este proceso legislativo interno en los Estados arrancó poco después de la firma del Convenio de París de 1919 y se ha desarrollado en todo el planeta a lo largo del siglo XX. Así mismo el dinamismo de la materia obliga a que esas disposiciones deban ser modernizadas en plazos periódicos no muy extensos, para adaptarse a la realidad tecnológica y a las cambiantes situaciones generales de la sociedad actual.

En el plano internacional, la numerosa cantidad de tratados celebrados por los países entre sí y a través del máximo organismo que los agrupa en el sector, la Organización de la Aviación Civil Internacional, también fundamenta la autonomía legislativa del Derecho aeronáutico, por cuanto todos ellos constituyen un vasto y trascendental marco normativo el que no puede ser comparado con ninguna otra rama del Derecho.

7.2.4 Dinamismo

El dinamismo, analizado como carácter de una rama del Derecho, es la aptitud de esta para adaptarse a las novedades que el desarrollo tecnológico y las mismas costumbres sociales presentan con perfiles de exigencias legítimas (Folchi, 1977). Supone, además, la necesaria flexibilidad para responder a dichas exigencias sin que ello signifique el rechazo a los principios básicos que la sustentan.

7.2.5 Normatividad unificadora

Esta rama del Derecho impone a las legislaciones nacionales líneas de adaptación uniforme a principios considerados internacionalmente como imperativos.

7.2.6 Reglamentarismo

Fue el jurista francés Maurice Lemoine quien por primera vez sostuvo que el reglamentarismo es uno de los caracteres del Derecho aeronáutico, en su obra de 1947. Lo afirmó sobre la base del poder de policía que ejerce el Estado frente a una actividad que engendra peligro para quien la ejerce y para quienes se hallan en la superficie y pueden ser afectados por la misma (Lemoine, 1947).

Si esto era verdad a mediados del siglo pasado, no lo es menos en la actualidad, ya que el crecimiento incesante de la actividad aérea y de todo lo que con ella se vincula, ha originado nuevas leyes y reglamentaciones. En conclusión la actividad aeronáutica está reglamentada en su totalidad, no se puede desarrollar ninguna actividad aérea sino de acuerdo a como este reglamentada.

7.2.7 Politicidad

El derecho aeronáutico se funda en razones de orden militar y de relaciones internacionales, mencionando así, entre otros aspectos, la teoría de la indivisibilidad del poder aéreo, en tanto y en cuanto el mismo se conforma en cada país con la aviación militar y con la civil (Ambrosini, 1949).

La actividad aeronáutica, por su esencial internacionalidad, se halla claramente influida por la política de las relaciones internacionales y en las decisiones macroeconómicas de los distintos Estados, es habitual que numerosos hechos o posiciones políticas del cotidiano mundo internacional motiven determinadas decisiones en el ámbito de la aeronáutica como utilización de ciertas clases de aeronaves o de elementos técnicos, autorizaciones de servicios aéreos, etc, que en cierta forma contribuyen a perfilar normas legales que forman parte del Derecho aeronáutico.

7.3 Fuentes del Derecho Aeronáutico

Como cualquier otra disciplina jurídica, el Derecho Aeronáutico tiene unas formas o modos de manifestarse que, según la enumeración clásica son la ley, la costumbre, la jurisprudencia y la doctrina, todas ellas inspiradas en los principios generales del Derecho (Enciclopedia Jurídica, 2014).

Así mismo dado que las aeronaves ordinariamente rebasan las fronteras, los Estados establecieron pronto acuerdos entre sí para resolver los nuevos problemas, algunos particularmente complejos, que este hecho comporta, y así, aunque se reservaron sus derechos de soberanía para legislar sobre determinadas cuestiones que se suscitan dentro de su territorio o espacio de soberanía (v. gr., las penales o de orden público), convinieron en una normativa sobre la aeronave y el tráfico aéreo lo más homogénea posible y concederse mutuamente derechos de explotación comercial, en particular en relación con el transporte regular, lo que dio lugar a Tratados o Convenios multilaterales, Acuerdos regionales o Convenios Bilaterales.

En este caso particular se expondrán, enmarcados en la ley internacional, los Tratados y Convenios que han tenido gran importancia para la formación del Derecho Aeronáutico, con el fin de brindar una síntesis del Derecho Positivo internacional en materia aeronáutica.

7.3.1 Fuentes Internacionales

El Derecho Aéreo ha estado siempre interrelacionado con el invento de la aviación, entendiéndose ésta como la navegación aérea con aparatos más pesados que el aire. Esta actividad se fue intensificando hasta alcanzar a conformar un conjunto de hechos y relaciones concretas que dieron verdadero origen a la actividad aérea.

Como es de esperarse la interrelación entre los diferentes sujetos activos intervinientes arroja como resultado diferencias que necesariamente deben ser reguladas por alguna normatividad o conjunto de normas tendientes a proteger la justicia y seguridad en el desarrollo de la misma.

No obstante, una vez puesto en la humanidad, se desbordó su alcance hasta lograr convertir tal aparato en un arma eficaz y contundente para combatir las fuerzas enemigas por los albores de la Primera Guerra Mundial, surgiendo así la necesidad inminente de normalizar el ejercicio de un poder que a la postre podría llegar a convertirse en un elemento altamente destructivo para el hombre (Movimiento Somos Colombia, 2006).

Así mismo, por el carácter de internacionalidad del Derecho Aeronáutico, este debe fundamentar su proceder mediante una serie de convenios internacionales que regulan su actuar, dentro de los principales se destacan:

7.3.1.1 Conferencia de la Haya en 1907

Las potencias contratantes convienen, por un periodo de cinco años, la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, desde globos o por otros medios análogos nuevos. Esta propuesta no tuvo adhesión de las grandes potencias (Fuerza Aérea Colombiana, s.f.).

7.3.1.2 Conferencia Internacional de Navegación de Paris en 1910

Se adoptó el principio de soberanía del espacio aéreo; aptitudes y condiciones del personal, documentación de las naves aéreas, aduanas y asistencia aérea.

7.3.1.3 Congreso de Verona en 1910

En este se trató por primera vez de la atmósfera territorial, es decir, el Espacio Aéreo que corresponde a cada Estado. Las conclusiones más importantes fueron: La atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debería considerarse como atmósfera territorial sometida a la soberanía del estado. La atmósfera que domina los territorios desocupados y el mar libre, debía considerarse libre. En el espacio territorial, el pasaje y la circulación de aeronaves debía ser libre, salvo el régimen jurídico y de policía de cada estado de nacionalidad de aeronave. Cada aeronave debía de tener una nacionalidad y llevar prueba de la misma.

7.3.1.4 Comité Jurídico Internacional de Aviación Paris 1911

Nacen las primeras normas generales de circulación aérea y se consolida lo concerniente a la propiedad del Espacio Aéreo para cada Estado. Con la importancia del nuevo medio de locomoción y del rápido influjo que ejercía sobre las costumbres, la familia, la vía pública, la administración, las leyes y sobre todo en los intereses de pre-guerra, se trataron los siguientes temas: Normas generales de circulación aérea, marcas de nacionalidad y matrícula de aeronaves, reparación de daños causados por aeronaves en vuelo y propiedad del espacio aéreo.

7.3.1.5 Clausulas aéreas en los Tratados de la Guerra Europea

Con la primera guerra mundial se suprimieron las normas de derecho aéreo, pero se impulsó asombrosamente la aviación como medio de transporte y arma de guerra. Las aeronaves, como elemento decisivo de guerra, se multiplicaron vertiginosamente. Los múltiples tratados que pusieron fin a esta guerra, en la parte de aviación se dividían en dos clases: Normas de aviación militar y normas de aviación civil.

7.3.1.6 Convención Internacional de Navegación Aérea París 1919

Se firmó el 19 de octubre de 1919 en París por 27 países, teniendo como base los trabajos del Comité Jurídico Internacional de la Aviación, no es aventurado sostener que esta convención dio a luz al derecho aeronáutico tal como lo conocemos en la actualidad. Constituida por el consejo supremo de la conferencia de paz, expidió lo que realmente fue la primera legislación internacional de derecho público aéreo.

La convención acordó: Reconocer el principio de soberanía de los estados contratantes sobre su espacio aéreo, encima de su territorio y aguas jurisdiccionales. Reconocer en tiempo de paz a las aeronaves de los demás estados contratantes, la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, salvo ciertas reservas y restricciones concernientes al transporte de personas y cosas entre dos puntos del mismo territorio. Se determina la nacionalidad de las aeronaves, por medio de marcas de Nacionalidad y matrícula. El dominio de aeronaves solo puede estar en manos de

nacionales del estado de matrícula. La aeronave debe estar provista de certificado de aeronavegabilidad y la tripulación poseer licencias que comprueben su idoneidad técnica y su aptitud física. Derechos y limitaciones en beneficio de aeronaves de otros estados contratantes como: derecho de paso inofensivo para aeronaves privadas, a estas mismas aeronaves derecho a aterrizar en aeródromos aduaneros abiertos al tránsito internacional, permisos previos para el establecimiento de líneas comerciales con escalas o sin ellas.

Colombia lo ratificó rápidamente adhiriéndose el mismo año 1919. Estuvo en vigor hasta la ratificación del Convenio de Chicago en 1947, que vino a sustituirlo (Colombia lo ratificó mediante Ley 12 de 1947).

7.3.1.7 Convenio de Varsovia 1929

Conferencia de derecho privado internacional aéreo, que trató principalmente de la responsabilidad del transportista y disposiciones penales.

7.3.1.8 Convención de Roma 1933

Abordó temas de limitación de responsabilidad y embargo preventivo de aeronaves, con el objeto de impulsar el libre tránsito aéreo internacional. Sobre el tema de responsabilidad extracontractual, dispuso que toda aeronave que pretenda navegar por espacio de otro u otros estados contratantes diferentes al de matrícula, debía estar asegurada dentro de los límites fijados por la Convención.

7.3.1.9 Convenio sobre la Aviación Civil Internacional Chicago 1944

Con el final de la II Guerra Mundial, Estados Unidos promovió una Conferencia a fin de actualizar los acuerdos internacionales sobre Aviación Civil, que prácticamente no habían evolucionado desde el Convenio de París en 1919.

Se firmó el 7 de diciembre de 1944 en Chicago, con la participación de 52 Estados, en su mayoría miembros de la alianza bélica, más algunos países no beligerantes, entre ellos España, entrando en vigor el 4 de abril de 1947.

En Colombia fue ratificado mediante la expedición de la ley 12 de 1947, rigiendo desde el 30 de Noviembre de ese mismo año.

Dentro de los artículos más destacados, en relación con el presente proyecto, es necesario mencionar (Convenio de Aviación Civil Internacional, 1944):

Artículo 1° Soberanía. Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

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

Artículo 3° Aeronaves civiles y de Estado:

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4° Uso indebido de la aviación civil. Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

Artículo 5° Derecho de vuelo en servicios no regulares. Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del artículo 7°, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que consideren convenientes.

Es necesario mencionar que el Convenio de Chicago es, hoy en día, la principal fuente de derecho aeronáutico no comercial por dos razones clave:

1. Da normas internacionalmente aceptadas para la Navegación Aérea.
2. Crea la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para revisar dichas normas y vigilar su cumplimiento.

7.3.1.10 Reunión de la Habana 1945

Realizada por varios empresarios del transporte aéreo, con el fin de crear una organización de Desarrollo Internacional Privado, denominada Internacional Air Transport Asociación I.A.T.A, cuyo fin estaba orientado a establecer una cooperación en materia comercial con ánimo de lucro, y a su vez, aportar financiamiento a la O.A.C.I., recientemente creada por el Convenio de Chicago.

7.3.1.11 Convenio de Tokio sobre infracciones 1963

Ante el problema de apoderamiento ilícito de aeronaves y desvío de las mismas, se acordó que con excepción de lo regulado para aeronaves militares, de aduana o de policía, los estados contratantes llevarían a su legislación penal interna como infracción a las leyes penales, todos aquellos actos que puedan poner en peligro la seguridad de la aeronave, las personas o bienes de la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo, encontrándose la aeronave en vuelo, en la superficie de altamar o en cualquier zona dentro o fuera del territorio de matrícula.

7.3.1.12 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

En Latinoamérica han sido numerosos los intentos de unificación aérea regional, que han culminado en fracaso debido principalmente a las discrepancias políticas entre los Estados.

CLAC se fundó en diciembre de 1973, en México, con la aprobación de su Estatuto, celebrándose la primera Asamblea en agosto de 1974 en Buenos Aires.

Son miembros casi todos los países americanos, salvo Estados Unidos y Canadá. Su actividad es muy reducida, teniendo que enfrentarse a problemas muy graves, como:

1. Gran dispersión geográfica
2. Falta de infraestructura técnica y organizativa
3. Poderosa influencia de los Estados Unidos
4. Disparidad de regulaciones aeronáuticas, aunque la mayoría son en español o castellano.

La organización cuenta actualmente con 20 miembros y colabora en diversos intentos de gestión conjunta como el de los Estados del Pacto Andino (Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia) o Mercosur (Chile, Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil).

Cada país iberoamericano tiene su legislación aeronáutica interna que constituye fuente de Derecho Aeronáutico para cada uno de estos Estados, a continuación se presenta una síntesis de estas leyes:

Argentina: Código Aeronáutico, de 236 artículos y de fecha 17 de mayo de 1967.

Bolivia: Ley de Aeronáutica Civil, de 200 artículos y de fecha 29 de octubre de 2004.

Brasil: Código Brasileño del Aire, de 165 artículos y de fecha 18 de noviembre de 1966.

Colombia: Código de Comercio, Libro Quinto: De la Navegación, Segunda Parte: De La Aeronáutica, de 136 artículos y de fecha 27 de marzo de 1971.

Costa Rica: Ley General de Aviación Civil, de 311 artículos y de fecha 14 de marzo de 1973.

Cuba: Ley de Navegación Aérea de la Republica, de 30 artículos y de fecha 27 de noviembre de 1978.

Chile: Ley sobre Navegación Aérea, de 93 artículos y de fecha 15 de mayo de 1931.

República Dominicana: Ley de Aeronáutica Civil, de 343 artículos y de fecha 4 de noviembre de 1969.

Ecuador: Código Aeronáutico, de 276 artículos y de fecha 7 de julio de 1978.

España: Ley sobre Navegación Aérea, de 159 artículos y de fecha 21 de julio de 1960.

Guatemala: Ley de Aviación Civil, de 127 artículos y de fecha 28 de octubre de 1949.

Honduras: Ley de Aeronáutica Civil, de 289 artículos y de fecha 3 de septiembre de 1957.

México: Ley de Aviación Civil, de 92 artículos y de fecha 12 de mayo de 1995.

Nicaragua: Código de Aviación Civil, de 272 artículos y de fecha 18 de mayo de 1956.

Panamá: Reglamento de Aviación Civil, de 222 artículos y de fecha 8 de agosto de 1963.

Paraguay: Código Aeronáutico, de 347 artículos y de fecha 7 de enero de 2002.

Perú: Ley de Aeronáutica, de 122 artículos y de fecha 11 de diciembre de 1965.

Portugal: Reglamento de Navegación Aérea, de 217 artículos y de fecha 25 de octubre de 1930.

El Salvador: Ley de Aeronáutica Civil, de 338 artículos y de fecha 22 de diciembre de 1955.

Uruguay: Código Aeronáutico, de 218 artículos y de fecha 29 de noviembre de 1974.

Venezuela: Ley de Aviación Civil, de 89 artículos y de fecha 1 de abril de 1955.

De acuerdo con lo anterior, resulta desafortunado tener que señalar el hecho de que Colombia es el único país de Iberoamérica que no posee una Ley o Código Aeronáutico independiente, ya que simplemente se ha optado por relegar el importante ordenamiento jurídico aeronáutico a las últimas partes del Código de Comercio.

7.3.2 Fuentes Internas del Derecho Aeronáutico

La mayoría de los Estados tienen sus propias legislaciones para regular la aeronavegación interna. Este conjunto de normas se convierte en fuente importante de Derecho para la navegación aérea.

Colombia como país pionero que fue de la aviación comercial en el mundo, adoptó su primera legislación aeronáutica con la Ley 126 de 1919 que autorizó al Ejecutivo para que reglamentara todo lo relacionado con la aeronavegación, tomando como ejemplo modelos extranjeros que sirvieran para estructurar el manejo de dicha actividad en el país.

El inmediato desarrollo aeronáutico a partir de la creación en ese año de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea SCADTA, hizo necesaria no solo una legislación básica, sino que dio lugar a la expedición de la primera reglamentación más o menos detallada para la aviación, contenida en los Decretos 599 de 1.920, y 289 de 1927.

En 1938, la ley 89 que reemplazo de la ley 126/19, centralizó el control de la aviación en un organismo especial denominado Dirección General de la Aeronáutica Civil, encargado de lo relacionado con los aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología y materiales e instalaciones destinados a la navegación aérea, creando para esto un Código Aeronáutico que rigió los destinos de la aviación colombiana durante las tres décadas siguientes.

Posteriormente se da inicio a la parte más trascendental con la ratificación del Convenio de Chicago de 1944, mediante la ley 12 de 1947, con lo cual la República de Colombia ingresa a la comunidad internacional que se circunscribe bajo los principios del Convenio y acepta la intervención de la Organización Internacional de Aeronáutica Civil en las posibles controversias que sobre el tema se suscitaren en el país, así como sus recomendaciones frente a la evolución del sector Aeronáutico.

Con el fin de impulsar la aviación en Colombia, la nación optó por comprar los aeródromos ya existentes, la mayoría de éstos de propiedad de la empresa Avianca, con todas las instalaciones de radio ayudas de navegación y comunicación, además de la construcción y mantenimiento de nuevos aeropuertos y la adquisición de equipos de radio ayudas y servicios aeroportuarios para su normal funcionamiento. Es así como el Gobierno nacional en 1954, mediante decreto 3269 del 10 de noviembre, creó el organismo descentralizado denominado Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA), encargado de la construcción, mejora y mantenimiento de los aeropuertos públicos, dotados de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio.

Dos años más tarde, en 1956, se adscribieron las funciones de la aeronáutica civil al Ministerio de Guerra. Posteriormente, con el fin de dotar a la autoridad aeronáutica de una autonomía administrativa y financiera se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), mediante decreto 1721 del 18 de julio de 1960, con unas funciones técnicas y administrativas específicas, para dirigir la política aeronáutica. El decreto 3140 de 1968 suprimió la ECA y se creó en su defecto el fondo Aeronáutico Nacional FAN, establecimiento público adscrito al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil DAAC.

En 1965 se expide la ley 95 mediante la cual se ratifica el Convenio de Varsovia de 1929 relativo a la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional y la Responsabilidad Civil Internacional del Transportista.

En 1971, el Código Aeronáutico de Colombia pasó a formar parte del Código de Comercio, que se adoptaba mediante Decreto Ley 410 de 1.971, que en el libro Quinto parte 2ª incluye los temas relativos a la Aeronáutica (Arts. 1773 a 1909).

Mediante la Ley 14 de 1972, la República de Colombia ratifica el Convenio de Tokio de 1963 que hace referencia a las facultades atribuidas al comandante de la Aeronave cuando se cometan delitos u otros actos que atenten contra la seguridad del vuelo.

Posteriormente, se expide la ley 30 de 1973 por medio de la cual La República de Colombia ratifica el Convenio de Guadalajara de 1971 sobre el transporte Aéreo Internacional.

Así mismo, se ratifican los Convenios de Montreal de 1971 mediante ley 4 de 1974; Montreal de 1974 mediante ley 62 de 1979, Montreal de 1975 mediante ley 19 de 1980, Montreal de 1984 mediante ley 39 de 1988, la enmienda al Convenio de Montreal de 1980 mediante ley 19 de 1992, Montreal de 1990 mediante ley 22 de 1992.

En 1993 se expide la ley 105, mediante la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones importantes como la conformación del Plan Sectorial de Transporte integrado al Plan Nacional de Desarrollo, se diseñó un organigrama institucional que atiende a la naturaleza de las dos grandes tareas de la Aerocivil; la aeronavegación y el servicio aeroportuario; en consecuencia, se crean la Secretaría Técnica Aeronáutica y la Secretaría Aeroportuaria y por otra parte se crea el Consejo Superior Aeronáutico presidido por el Director de la UAEAC.

Así mismo, se expide el Estatuto General de Transporte mediante la ley 336 de 1996, en la cual se establece en el Artículo 68 que el Transporte Aéreo continuará rigiéndose por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte), por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los Tratados, Convenios, Acuerdos Prácticas Internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.

Por medio de la ley 622 de 2000, la República de Colombia ratifica el Convenio de México de 1973 más conocido como Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil Internacional.

Mediante la ley 701 de 2001 la República de Colombia aprueba el "Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional" hecho en Montreal de 1999, el cual recoge la normatividad más relevante de los anteriores cinco convenios de Montreal.

Por medio de la Ley 834 de 2003 la República de Colombia aprueba el "Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves", hecho en Ginebra en 1948, y establece otros compromisos de los Estados Contratantes relativos al registro de aeronaves, reconocimiento de créditos e intereses, embargos y procedimientos de venta en ejecución de una aeronave, entre otros.

En el año 2005 se expide la ley 967 por medio de la cual se aprueban el "Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil" y su "Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil", firmados en Ciudad del Cabo en el 2001.

Así mismo, se expide el Decreto 2171 de 1992 por medio del cual se fusionan el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil con el fondo aeronáutico nacional y se reestructuran como "La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil".

El Decreto 329 de 2000 se expide para ratificar el Convenio de Montreal de 1980 sobre la transferencia de derechos y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del operador. El Decreto 260 de 2004 modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y establece que es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional, que tiene su sede principal en la ciudad de Bogotá y fija las funciones y la estructura de la UAEAC.

7.4 Convenios Internacionales Ratificados por Colombia

A continuación se relacionan algunos de los más importantes convenios ratificados por Colombia, que interesan al estudio:

El Convenio de Varsovia de 1929 sobre algunas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional como Títulos de Transporte, Billetes de Pasaje, Talón de Equipajes, Carta de Porte Aéreo y Responsabilidad del porteador, entre otros.

El Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación civil Internacional. Este es el Convenio más importante en el Derecho Aeronáutico, porque fija los principios generales de la Aviación Internacional y crea la Organización Internacional de Aeronáutica Civil, fija sus objetivos y establece su composición interna. Por otra parte, el Convenio de Chicago tiene 18 Anexos que establecen temas esenciales como las licencias al personal, el reglamento del aire, las cartas aeronáuticas, la operación de aeronaves, las marcas de nacionalidad y de matrícula de aeronaves, investigación de accidentes e incidentes de aviación, aeródromos, protección del medio ambiente y el régimen de seguridad y protección de la aviación civil internacional.

El Convenio de Ginebra de 1948 relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, en el cual se establecen compromisos importantes de los Estados contratantes sobre inscripción de Aeronaves, y otros.

El Convenio de la Haya de 1955 el cual modifica el convenio de Varsovia en lo que hace referencia a algunas reglas relativas al billete de pasaje, al talón de equipaje y a la carta de porte aéreo, entre otros.

El Convenio de Tokio de 1963 sobre infracciones y otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. En este convenio se fijan algunas disposiciones sobre el apoderamiento ilícito de aeronaves y se otorgan facultades al comandante de la aeronave para recuperar el mando de la misma, entre otras.

El Convenio de la Haya de 1970 relativo a la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. Aquí se tratan temas como el delito a bordo de una aeronave, medidas de aseguramiento del delincuente, recuperación del control de la aeronave, colaboración entre Estados contratantes y notificación de incidentes al consejo de la Organización Internacional de Aeronáutica Civil.

El Convenio de Guatemala de 1971, el cual modifica algunas reglas del Convenio de Varsovia de 1929 y establece su campo de aplicación.

El Convenio de Montreal de 1971 sobre represión de actos ilícitos, Montreal de 1975 sobre ciertas reglas al transporte aéreo internacional, Montreal de 1980 sobre una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Montreal de 1984 sobre una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil internacional, Montreal de 1990 sobre una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional, Montreal de 1999 para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional.

El Convenio de la Ciudad del Cabo de 2001 sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico. Aquí se encuentra reglamentado lo concerniente a los objetos aeronáuticos, a las formalidades, efectos e inscripción de los contratos de venta, medidas ante el incumplimiento de las obligaciones, prioridades y cesiones, jurisdicción y relaciones con otros convenios.

Ahora bien, el imperio normativo del sector aeronáutico tiene una triple naturaleza: la técnica, la jurídica y la internacional. Hasta aquí la normatividad representa el imperio jurídico nacional e internacional del sector aeronáutico; pero, por otra parte conviene destacar la Normatividad Técnica materializada en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) expedido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El Reglamento Aeronáutico Colombiano incorpora toda la reglamentación operativa y técnica del sector, y se divide actualmente en once partes así:

- Definiciones
- Personal Aeronáutico
- Actividades Aéreas Civiles
- Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves
- Reglamento del aire
- Aeródromos e instalaciones
- Régimen sancionatorio
- Seguridad aérea
- Certificación de tipo y fabricación de productos aeronáuticos
- Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas
- Normas ambientales para la aviación

Con lo expuesto hasta este punto, es importante resaltar que pese a que la aviación en Colombia nació tempranamente y se desarrolló en estos inicios a la par de las principales aviaciones del mundo, fue rezagándose en el desarrollo de las reglamentaciones aeronáuticas nacionales, especialmente, en lo que se refiere al uso ilegal de los medios aéreos y los medios que permiten su operación, en la comisión de delitos y la violación del espacio aéreo, es decir, las regulaciones desarrolladas hasta el momento se limitan al aspecto netamente comercial.

8. LA SEGURIDAD AÉREA

El concepto de seguridad aérea se ha ido interiorizando a nivel mundial en el campo aeronáutico. Se propende por mantener los más altos estándares de calidad y se promulgan empleando diferentes métodos; sin embargo, no se encuentra información o un espacio de análisis relacionado con los efectos que puede generar una actividad aérea ilegal sobre las otras aeronaves.

Es necesario considerar que si se han registrado colisiones en vuelo entre aeronaves legales, volando en una zona de control aeronáutico y donde hay pleno control gracias a los sistemas radar y de comunicaciones, es probable que en algún momento se llegue a presentar una colisión entre una aeronave legal y una ilícita (Forero D. , 2011).

Con el fin de describir la gravedad que implican los vuelos ilícitos para la seguridad de la navegación aérea, vale la pena contemplar los siguientes datos:

En Colombia, según el portal Aviacol (2014) con base en informes de la Aeronáutica Civil, el transporte aéreo de pasajeros, en el lapso enero-mayo de 2014 creció el 6.8%, 752 mil pasajeros más que en el mismo periodo del año inmediatamente anterior, al pasar de 11 millones 73 mil pasajeros a 11 millones 824 mil. Solo en el mes de mayo de 2014, el número de pasajeros subió el 3,6%; de 2 millones 308 mil personas movilizadas en el mismo mes de 2013 pasó a movilizar 2 millones 390 mil pasajeros.

En cuanto al mercado internacional desde y hacia el exterior, en el periodo enero-mayo de 2014, se dio un incremento del 10.7% en los pasajeros movilizadas, alcanzando la cifra de 3 millones 697 mil, 359 mil más que en el mismo periodo de 2013.

Por su parte, en el mercado nacional la cantidad de personas movilizadas en los primeros cinco meses de 2014 fue de 8 millones 127 mil, 5.1% más que en el mismo período de 2013 cuando se movilizaron 7 millones 734 mil pasajeros.

El crecimiento de la aviación a nivel mundial implica el desarrollo de nuevas tecnologías y procedimientos para lograr espacios aéreos de uso común más seguros; sin embargo, se hace el

mayor énfasis en cuanto a disminuir los riesgos que pueden generar colisiones en tierra entre aeronaves, en vuelo (desarrollando actividades legales), durante la aproximación, el despegue, entre otras maniobras, pero no se observan pronunciamientos acerca del riesgo generado por quienes hacen uso del espacio aéreo de manera ilegal, tomándose el tema en algunos países como una simple falta administrativa, sin que se analicen en profundidad las implicaciones catastróficas que ésta podría desencadenar atentando contra la integridad humana (Forero D. , 2011).

Todos estos datos, evidencian el inminente peligro que representan para la navegación y el tráfico aéreo en Colombia, los vuelos ilícitos sobre el espacio aéreo colombiano y la necesidad de la tipificación como delito de este tipo de actividades.

8.1 Movimiento 01 marzo 2010 (Subdirección Seguimiento y Análisis DIDAR, s.f).

Este caso es pertinente para el tema de Seguridad Aérea, ya que la aeronave que realizó el movimiento ilegal, estuvo a punto de causar un accidente aéreo en el aeródromo Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta.

El día 01 de marzo de 2010, el sistema de Defensa Aérea Colombiano detectó una traza procediendo desde Centroamérica por el corredor del Caribe como se observa en la Imagen 1.

Aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana realizan la identificación visual a aeronave tipo Cessna modelo 210 sin matrícula visible, así mismo realizan seguimiento hasta ingreso a espacio aéreo venezolano.

Posteriormente el Sistema de Defensa Aérea Colombiano detecta nuevamente una traza ingresando a espacio aéreo colombiano en la alta Guajira, se alerta la plataforma de seguimiento cercano y un elemento de combate, los cuales confirman que se trata de la misma aeronave interceptada con anticipación.

Debido a malas condiciones meteorológicas las aeronaves de la FAC pierden contacto con la aeronave hostil, confirmando posteriormente que esta aterrizó sin autorización en el

aeródromo de la ciudad de Santa Marta, teniendo un cruce positivo y bastante cercano con una aeronave tipo Boeing 737 de la empresa Aires que se encontraba en carrera de despegue.



Imagen No. 01 Movimiento Aéreo ilegal 01 marzo 2010

Esta acción realizada por la tripulación de la aeronave ilegal puso directamente en riesgo la vida de 110 pasajeros y 6 tripulantes que se encontraban a bordo de la aeronave comercial.

Los tripulantes de la aeronave ilegal la abandonaron en una de las calles de rodaje del aeropuerto Simón Bolívar y lograron huir. En investigaciones posteriores logró establecerse que la aeronave tipo Cessna 210 correspondía a la matrícula norteamericana N5408A, la cual para la fecha de los hechos se encontraba cancelada por trámite de exportación a México, país en el cual había sido denunciado su robo.

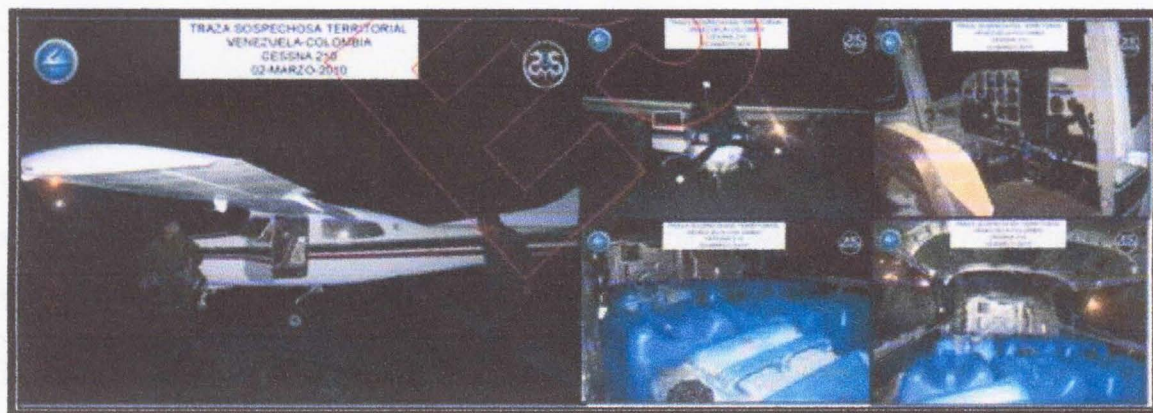


Imagen No. 02 Inspección en tierra aeronave N5408A. Movimiento Aéreo ilegal 01 marzo 2010

Abordo de la aeronave se encontraron recipientes con combustible de aviación, la matrícula había sido borrada y el sistema de combustible de la misma modificado para aumentar su autonomía de vuelo, no se encontraron alcaloides.

8.1.1 Análisis Movimiento Ilegal 01 marzo 2010

Los procesos de seguimiento y análisis de información en este caso en el que no se presentaron capturas, se orientan a determinar la relación existente entre el propietario de la aeronave y el movimiento aéreo ilegal. Pero generalmente, en este tipo de actividades ilícitas se interponen denuncias de robo de la aeronave horas antes de efectuar el ilícito con el fin de evitar procesos judiciales.

Este grave caso de violación del espacio aéreo que implicó un alto riesgo para la seguridad aérea, también vulneró la Soberanía Nacional del Estado. En caso de haber sido detenidos sus tripulantes y no encontrar narcóticos en su interior, no había sido posible judicializarlos según la ley 30 de antinarcóticos.

9. ESTUDIO CASOS OPERACIONALES

Con la finalidad de argumentar el problema descrito en la tipicidad del delito de violación del espacio aéreo, a continuación se exponen dos casos operacionales que ilustran con detalle la situación que se presenta y las limitaciones que enfrenta la Fuerza Pública.

En estos casos se demuestra el uso ilegal de aeronaves, facilidades e infraestructura aeronáutica, para realizar presuntamente actividades relacionadas con el tráfico de sustancias ilícitas, y como consecuencia del vacío jurídico existente y ante la imposibilidad de determinarse una flagrancia, al no encontrar elementos materiales probatorios que permitan configurar la parte objetiva de un delito como el narcotráfico o el tráfico de armas, solamente se imponen sanciones administrativas como la inmovilización temporal de la aeronave, o la suspensión de la licencia de vuelo en el caso de los pilotos, sin mayores consecuencias penales o resultados importantes.

Con la exposición de estos casos concretos se pretende justificar la necesidad imperativa de tipificar conductas que son contrarias a la ley y vulneran claramente la seguridad y defensa nacional.

9.1. Movimiento Ilegal 06 abril 2013 (Subdirección Seguimiento y Análisis DIDAR, s.f)

El día 06 de abril de 2013, el sistema de Defensa Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana detectó una aeronave tipo Cessna 303, saliendo desde espacio aéreo colombiano hacia la frontera con Panamá (ver imagen No.3), se coordinó que una aeronave de reconocimiento del Gobierno de los Estados Unidos la interceptara e identificara visualmente.

Posteriormente aeronave de seguimiento cercano de la Fuerza Aérea Colombiana destacada en San Andrés, realizó identificación visual, confirmando las características informadas por la aeronave americana y realizó seguimiento hasta territorio Hondureño, observándola aterrizar en pista ilegal en coordenadas N15-49/W084-47 y ser descargada por aproximadamente 11 personas.

El día 07 de Abril de 2013, el sistema de Defensa Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana detectó nuevamente la traza en coordenadas N11-45/W084-01, rumbo 185, velocidad 173 nudos, sobre espacio aéreo Nicaragüense, con rumbo hacia territorio Colombiano, se efectuó seguimiento a esta traza con aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana hasta su aterrizaje en la pista de Vigía del Fuerte, departamento del Chocó.

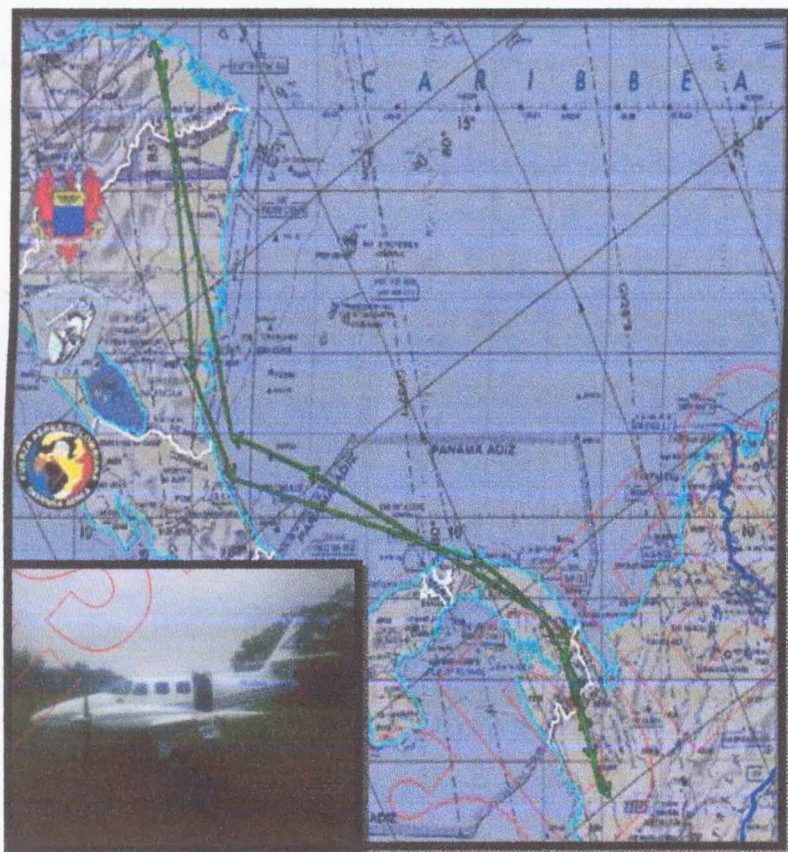


Imagen No. 03 Movimiento Aéreo ilegal 06 abril 2013

Como resultado de las coordinaciones realizadas con la Armada Nacional de Colombia, se logró la inmovilización de la aeronave de matrícula HK3028G y con la matrícula al costado derecho HK3428G (falsa), tipo Cessna 303 y de su piloto Carlos Mario Ceballos Medina, identificado con cédula de ciudadanía colombiana No.16.645.184, licencia UAEAC IVA 1878 y PCA 3531.

Verificando las novedades en los archivos de la Subdirección de Seguimiento y Análisis Dirección de Defensa Aérea de años anteriores, se encontró que el señor Carlos Mario Ceballos Medina, relacionado en el movimiento de la aeronave HK3028G también estaba mencionado

como piloto en el movimiento ilegal de la aeronave HK4299P, tipo Cessna 303, la cual desapareció entre los días 14 y 16 de julio del año 2008 cuando realizó la ruta Medellín-Barrancabermeja-Mompox-San Pedro de Urabá.

9.1.1 Análisis Movimiento Ilegal 06 abril 2013

La Policía Nacional realizó la inmovilización de la aeronave, sin embargo al momento de efectuar este procedimiento se observa totalmente vacía y aparte de la modificación realizada en su matrícula (imagen No.4), no se encuentra ninguna prueba que permita tipificar su actividad ilegal.



Imagen No. 04 modificación matrícula movimiento aéreo ilegal 06 abril 2013

En este caso, en el que se presenta una clara violación del espacio aéreo colombiano, esta conducta no se sanciona penalmente y sólo se podría proceder mediante la aplicación del Código Penal Título IX – Delitos contra la fe pública – Capítulo II, De la falsificación de sellos, efectos oficiales y marcas, artículo 285 falsedad marcaría.

Artículo 285. Falsedad marcaría. [Modificado por el artículo 3 de la ley 813 de 2003 y sus penas aumentadas por el artículo 14 de la Ley 890 de 2004] El que falsifique marca, contraseña, signo, firma o rúbrica usados oficialmente para contrastar, identificar o certificar peso, medida, calidad, cantidad, valor o contenido, o los aplique a objeto distinto de aquel a que estaba destinado, incurrirá en prisión de dieciséis (16) a noventa (90) meses y multa de uno punto treinta y tres (1.33) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si la conducta se realiza sobre sistema de

identificación de medio motorizado, la pena será de sesenta y cuatro (64) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses de prisión y multa de uno punto treinta y tres (1.33) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (Congreso de Colombia, 2000).

Pese a las evidencias aportadas por las autoridades el 11 de noviembre de 2013, el juzgado 1° Penal del Circuito de Apartadó, concedió la preclusión de la investigación penal por Falsedad Marcaría en contra del señor Carlos Mario Ceballos Medina y ordenó el archivo del expediente, decisión que tiene efectos de cosa juzgada.

Adicionalmente la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil basada en el grave e inminente riesgo para la seguridad aérea que implicó esta conducta, de conformidad con las facultades señaladas en la parte Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), a través del Director de Servicios a la navegación Aérea, suspendió de actividades de vuelo al señor Carlos Mario Ceballos Medina como medida preventiva y dio trámite del caso a la oficina de Seguridad Aérea de la UAEAC para que efectuará la investigación, situación que a la fecha (septiembre de 2014), todavía está en trámite.

Mediante derechos de petición basados en el derecho al trabajo, y ante las demoras que se presentan en la investigación, la suspensión de vuelo fue levantada en el mes de marzo del presente año y actualmente el piloto se encuentra autorizado para volar (imagen No.5), quedándole pendiente referente al caso un proceso por concierto para delinquir agravado para narcotráfico en la seccional de fiscalías Medellín (imagen No. 6).

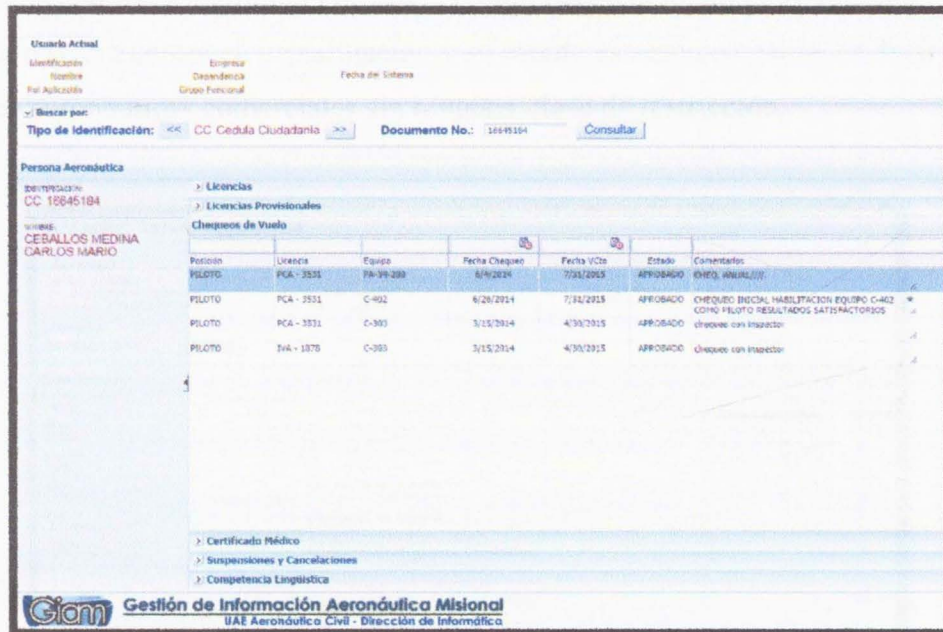


Imagen No. 05 situación actual piloto movimiento ilegal 06 abril 2013

Obtenida de sistema de Gestión de Información Aeronáutica Misional UAEAC.



Imagen No. 06 situación actual piloto movimiento ilegal 06 abril 2013

Obtenida de Sistema Penal Oral Acusatorio Fiscalía General de la Nación.

En cuanto a la aeronave matrícula HK 3028G, inmersa en el mismo movimiento, actualmente también se encuentra en investigación y su estado es aeronavegable, es decir puede realizar actividades aeronáuticas comerciales sin ninguna clase de restricción.

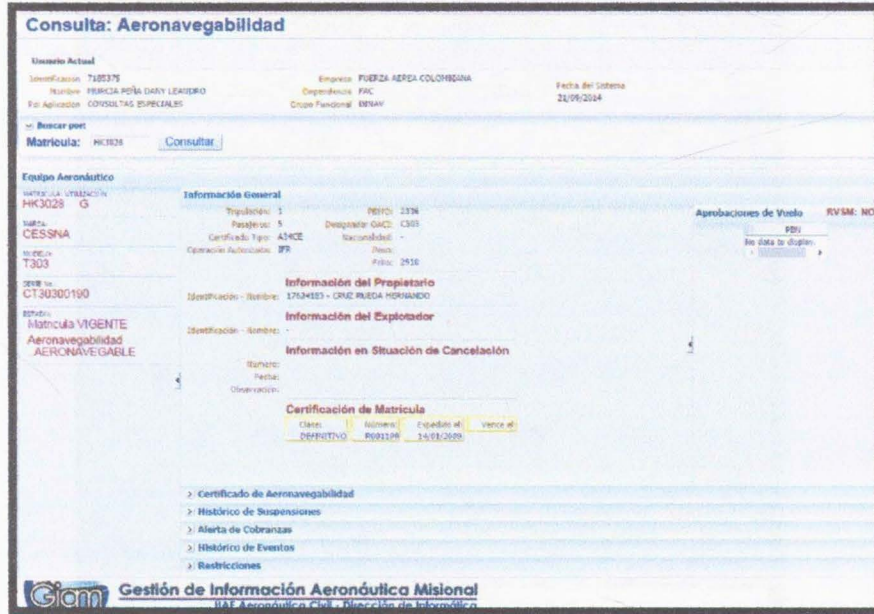


Imagen No. 07 situación actual aeronave movimiento ilegal 06 abril 2013

Obtenida de sistema de Gestión de Información Aeronáutica Misional UAEAC.

Como conclusión de lo anteriormente expuesto es claro el modus operandi empleado por las organizaciones delincuenciales que conocen las falencias de nuestra normatividad aeronáutica y los vacíos penales que les permiten reincidir en este tipo de conductas con total impunidad.

En el mismo sentido por no encontrarse material probatorio que relacione su actividad ilegal con actividades del narcotráfico y a pesar del esfuerzo operacional y los gastos generados para el Estado por la utilización de aeronaves de la Fuerza Aérea en el proceso de interdicción para contrarrestar la amenaza, no se lograron resultados contundentes.

9.2. Movimiento Ilegal 8 mayo 2013 (Subdirección Seguimiento y Análisis DIDAR, s.f)

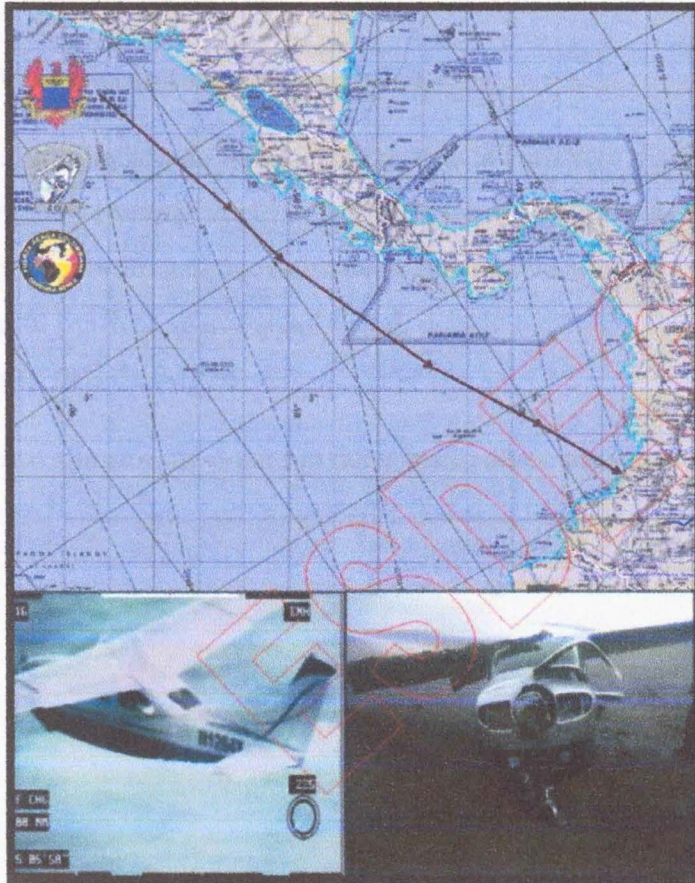


Imagen No. 08 Movimiento Aéreo ilegal 08 mayo 2013

El día 08 de mayo de 2013, el sistema de Defensa Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana detectó una aeronave tipo Cessna 210, procediendo de Centroamérica con rumbo a espacio aéreo colombiano (ver imagen No.8), de acuerdo informaciones de inteligencia origen en Guatemala

Aeronave de seguimiento cercano de la Fuerza Aérea Colombiana realizó identificación visual, informando que se trataba de un monomotor plano alto matrícula N1264X, y seguimiento hasta su aterrizaje ilegal en una playa del municipio de Güapi Cauca, observando el descenso de dos personas.

A través del centro de Comando y Control de la Fuerza Aérea se coordina la realización de un asalto aéreo con personal de la policía nacional, los cuales realizaron la inutilización de la aeronave y la captura de un individuo de nacionalidad mexicana.

9.2.1 Análisis Movimiento Ilegal 08 mayo 2013

Pese a contar con información de inteligencia de que la aeronave iba a ser cargada con narcóticos para posteriormente efectuar vuelo ilegal hacia Centroamérica, no se logró el decomiso de estupefacientes, por lo cual nuevamente se presenta la situación de no encontrar ninguna prueba que permita tipificar su actividad ilegal, debido a esto el ciudadano mexicano capturado es deportado a su país de origen.

Al igual que en caso anterior, la violación del espacio aéreo nacional no es penalizada, siendo la seguridad nacional vulnerada pese a los esfuerzos realizados por la Fuerza Pública.

10. REFERENTES PARA COLOMBIA

10.1 Estados Unidos

Once días después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 a las Torres Gemelas y el Pentágono, es nombrado el primer director de la Oficina de Seguridad Nacional, que dos años más tarde se convirtiera en lo que hoy se conoce como el Department of Homeland Security DHS (Departamento de Seguridad Nacional), con la misión estratégica de salvaguardar el país (EEUU) en contra del terrorismo y en respuesta a cualquier ataque futuro.

En lo referente al control ante amenazas terroristas aéreas, este Departamento trabaja en coordinación con la Federal Aviation Administration FAA (Administración de Aviación Federal), así como con la OACI, en donde actualmente el DHS exige a las aerolíneas que vuelan hacia Estados Unidos desde cualquier país, el suministro de la información registros de todos los pasajeros antes del vuelo, obteniendo datos avanzados y chequeando el 100% de los pasajeros de vuelos hacia, desde o dentro de los Estados Unidos con el propósito de focalizar presuntos terroristas que pretendan abordar aeronaves (U.S. Department of Homeland Security, 2012).

Por otra parte existe el NORAD (North American Aerospace Defense Command), una organización militar binacional organizada entre las Fuerzas de Canadá y Estados Unidos, con la misión de realizar control y alerta tanto aeroespacial como marítima en la defensa de América del Norte, el cual está dotado de satélites, radares, sensores, aeronaves caza y altísima tecnología, con el propósito de detectar, interceptar y como último recurso neutralizar las amenazas.

En una estrecha coordinación con el DHS y diferentes organizaciones policiales y de aplicación de la ley, se contribuye también en la detección y monitoreo de aeronaves sospechosas de tráfico ilegal de drogas. Hoy por hoy, el NORAD proporciona a las autoridades civiles una capacidad de respuesta militar poderosa para contrarrestar las amenazas que violan el espacio aéreo nacional cuando los diferentes métodos fallan (North American Aerospace Defense Command, 2010)

En general para los Estados Unidos de América, el control del aire es una prioridad, así mismo, la legislación existente permite tomar acciones severas ante eventuales casos de inobservancia a las disposiciones y reglamentaciones aeronáuticas y de seguridad nacional.

10.2 Venezuela

Para el mes de Junio del año 2012, la Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela decretó la ley de Control para la Defensa Integral del Espacio Aéreo, cuyo objeto consiste en establecer las normas que rigen el control para la defensa integral del espacio aéreo continental, insular y marítimo en ejercicio de su soberanía y en atención a los más altos intereses de seguridad y defensa integral, con aplicación de acciones de interceptación, persuasión e inutilización de toda aeronave u objeto que sin ser aeronave, infrinja las disposiciones sobre la circulación aérea.

La estructura de esta ley venezolana, contempla una serie de definiciones y entidades responsables de los procedimientos operacionales (Fuerza Armada Nacional Bolivariana).

Dentro de los puntos importantes de esta ley, se destaca el artículo 5 que reza textualmente: “Toda aeronave en vuelo que infrinja las disposiciones sobre la circulación aérea dentro del espacio aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, podrá ser objeto de medidas de interceptación, persuasión o inutilización, en los siguientes casos:

Cuando sea designada blanco de interés, por ser desconocida, al incumplir con la normativa en materia de circulación aérea, especialmente por carecer de signos de identificación o plan de vuelo, así como por suministrar datos falsos o desacatar las instrucciones emanadas de tales servicios.

Cuando se presuma que el vuelo atenta contra la soberanía nacional o su utilidad tenga conexión con actividades ilegales.

Cuando la aeronave sea identificada hostil, por desacatar las medidas de interceptación o persuasión, siendo susceptible de ser objeto de aplicación de medidas de inutilización”. (Ley de Control para la Defensa Integral del Espacio Aéreo, 2012).

Paralelamente es valioso mencionar que este país cuenta con la Ley de Aeronáutica Civil del año 2009, en donde se regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles, donde ejerza su jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2009).

Dentro de algunos de los delitos aéreos se mencionan los siguientes:

Artículo 138. El que conduzca una aeronave o algún objeto que se desplace o sostenga en el aire, en zonas prohibidas, restringidas o peligrosas causando riesgo a la navegación aérea o a la seguridad y defensa de la nación, será castigado con prisión de seis a ocho años. Si no cumple con la orden de aterrizar, será obligado hacerlo por la fuerza pública y la pena se aumentará de un tercio a la mitad.

Artículo 141. El que lance cosas o sustancias nocivas desde una aeronave o desde cualquier objeto que sin serlo utilicen el espacio aéreo, será castigado con prisión de seis a ocho años, a excepción de lo establecido en la normativa técnica respectiva.

Artículo 142. Quien desvíe la ruta sin causa justificada o utilice una ruta de manera fraudulenta, será sancionado con prisión de seis a ocho años. En la misma pena incurrirá quien obtenga, otorgue o tramite una ruta de manera fraudulenta. Si el desvío injustificado de la ruta persigue un provecho o causa falsa alarma, la pena será de ocho a diez años de prisión.

Artículo 143. Quien coloque en una aeronave marcas falsas de nacionalidad, matrícula o cualquier otra señal de individualización, será castigado con prisión de seis a ocho años. Se aplicará igual pena a quien altere las verdaderas o explote una aeronave sin marcas de nacionalidad, matrícula o señales de individualización (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2009).

10.3 Argentina

Actualmente este país presentó un Proyecto de Ley para el Control Integral del Espacio Aéreo, en donde se pretende designar al Ministerio de Defensa como la autoridad para la

aplicación de la misma. Por su parte la Fuerza Aérea Argentina en su calidad de responsable de la defensa, vigilancia y control integral del espacio aéreo, constituirá el Organismo ejecutor del Sistema Nacional de Protección Integral del Espacio Aéreo.

Sin embargo en el documento, se hace precisión del monopolio del uso de la fuerza a cargo del Estado, en donde no hay restricciones para su ejecución en tierra y mar, pero a su vez se ve la necesidad de mejorar en el control del espacio aéreo, producto de una infraestructura débil, falta de radares especialmente, en donde solo se alcanza un 10% de cubrimiento, en comparación con varios países de América Latina, los cuales se acercan a la totalidad de control.

Mejorando esta sensible debilidad, se puede subsanar este aspecto vital para la seguridad nacional y en general del pueblo argentino, dado que hechos como los del 9-11 es prueba del terrorismo que utiliza los medios aéreos, sin dejar de lado las diferentes actividades como vuelos al servicio narcotráfico como delito transnacional, lo cual representa una amenaza de alto impacto para la nación (Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina, 2012).

10.4 Uruguay

Actualmente el Centro de Altos Estudios Militares, realizó un estudio sobre la necesidad de promover una Ley de derribos, en donde se argumentan diferentes posiciones desde el punto de vista jurídico y operacional.

De lo anterior resultan algunos vacíos jurídicos para enfrentar una amenaza terrorista que utilice una aeronave en vuelo como arma dirigida hacia un objetivo político o económico. Por lo tanto, se pretende que la Fuerza Aérea ejecute las acciones a fin de garantizar la seguridad del espacio aéreo en coordinación con los diferentes campos del poder, de tal manera que se logre detectar con celeridad aquellos elementos que distorsionen la paz, transformando tecnologías, leyes y procedimientos, en poderosas herramientas de disuasión (Bardesio, 2013)

Dentro de los países observados como referentes ante la problemática colombiana, se visualiza que los Estados Unidos de América como hegemon global actual, posee los mecanismos tanto jurídicos como operacionales a fin de controlar las violaciones al espacio aéreo o delitos conexos que se pretendan realizar. Por otro lado, se observan países como

Argentina y Uruguay que presentan una problemática similar a la de Colombia y quienes ven la necesidad de plantear una ley que minimice este accionar delictivo.

Finalmente, es de resaltar el avance que ha tenido la República Bolivariana de Venezuela durante los últimos cinco años, en donde han sancionado dos leyes que pueden ser puestas en consideración para resolver de alguna manera el problema actual colombiano que se aborda en el presente estudio.

11. CONTROL DEL ESPACIO AÉREO EN COLOMBIA

Colombia se ha convertido en un país modelo en todo lo referente al Control del Espacio Aéreo. Los modelos de análisis desarrollados que complementaron el Acuerdo de Interdicción Aérea "Air Bridge Denial", (Negación del Puente Aéreo) firmado entre los Gobiernos de Estados Unidos de Norteamérica y Colombia fueron exitosos y permitieron obtener resultados de alto reconocimiento internacional para el país y la Fuerza Aérea Colombiana (Forero D. , 2011).

Pese a los vacíos jurídicos existentes plasmados en el análisis de los casos expuestos con anterioridad, los procedimientos de interdicción aérea realizados por la Fuerza Aérea Colombiana FAC, en el marco del Programa ABD y en la reglamentación interna COFAC 04-20-444 de 2007 "Normas y procedimientos para el empleo de aviones de la Fuerza Aérea Colombiana contra aeronaves que violen el espacio aéreo nacional", permitieron obtener importantes resultados en la lucha contra el tráfico ilícito de narcóticos por vía aérea y por ende disminuyeran los casos de violación al espacio aéreo nacional.

A continuación se expone a manera de descripción los hechos más relevantes que permitieron alcanzar el éxito de la estrategia planteada de control del espacio aéreo, que debe ser complementada con la tipificación del delito, para que de herramientas concretas al Estado y castigar de manera contundente la comisión de este tipo de conductas.

Con referencia a las capacidades de la FAC para enfrentar la lucha contra narcotráfico y específicamente el tráfico ilegal aéreo, estas se empezaron a adquirir desde hace más de dos décadas. Desde finales de los años setenta, la FAC venía desarrollando operaciones de control del espacio aéreo en contra del tráfico de marihuana especialmente en el área norte de la península de la Guajira, desarrollando importantes progresos operativos como la "Operación Fulminante" implementada en noviembre de 1978 bajo la presidencia de Turbay Ayala. Los resultados de esta operación daban cuenta para 1979 de 3.500 toneladas de marihuana y 97 aviones incautados entre otros (Arango & Child, 1984, p. 224), sin embargo y a pesar de los buenos resultados, la lucha contra el tráfico ilegal aéreo no era una tarea sistemática ni articulada y no tuvo continuidad en el tiempo.

Las capacidades de la FAC empezaron entonces a desarrollarse gracias a la ayuda extranjera, fue así como en 1989 se ingresó al programa estadounidense CBRN (Caribbean Basin Radar Network) red de radares de la cuenca del caribe, con la instalación de radares en San Andrés y Riohacha que por su ubicación estratégica fueron importantes en la detección y control de aeronaves ilegales en su ruta desde Colombia hacia las Antillas, donde la droga era lanzada sobre las costas, embarcaciones en alta mar o en pistas ubicadas en regiones apartadas de Centroamérica; en ese entonces el área norte de la Península de la Guajira era el punto de embarque de marihuana y cocaína que poco a poco se consolidaría como la principal sustancia alucinógena movida por los narcotraficantes por vía aérea.

El programa de implementación de radares se extendió hacia el interior del país con la instalación de radares adicionales para cubrir las zonas de frontera que monitoreaban la ruta del tráfico desde el sur del continente hacia los centros de acopio y procesamiento de droga. Con la disponibilidad de estos medios, surgió la necesidad de integrar la información y canalizar el uso de los recursos para permitir la toma de decisiones de alto nivel dando lugar a la creación del Centro Nacional de Vigilancia CNV. Seguidamente para 1993, se modernizaron los procesos operativos con la llegada de consolas de comunicación y equipos del PPS I (Peace Panorama System I), que permitían visualizar todas estas señales de manera conjunta, creándose el Centro Militar de Defensa Aérea CMDA, que incluía una posición de coordinación con funcionarios del gobierno de los Estados Unidos de América. En el año 2000 se integró el CMDA con el Centro de Operaciones de la Fuerza Aérea COFA, centralizando el Comando y Control de todas las operaciones de la FAC en el actual Centro de Comando y Control de la Fuerza Aérea CCOFA.

Esta cooperación del gobierno de los Estados Unidos de América se vio comprometida seriamente tras el incidente del 21 de mayo de 2001, en el cual una aeronave A-37B de la Fuerza Aérea del Perú derriba por error un hidroavión que sobrevolaba la selva peruana al confundirlo con una aeronave ilegal. En este hecho fallecieron una misionera estadounidense y su hija. El programa de cooperación para la interdicción aérea se paralizó tanto en Perú como en Colombia por dos años causando una disminución en el control del tráfico ilegal aéreo y elevando de manera dramática el número de aeronaves que traficaban drogas ilícitas desde territorio colombiano hacia Centroamérica y el Caribe.

A pesar de la parálisis del programa, en el año 2002 se modernizaron los equipos del CCOFA con una actualización de las consolas a PPS III y la integración de la inteligencia en el sistema de comando y control. Esta fusión operacional permitió acceder a información de aeronaves en tiempo real, analizar sus antecedentes y predecir de manera precisa su forma de operar para garantizar la toma de decisiones, alcanzando así importantes resultados operacionales. Sin embargo, la situación parecía no mejorar. Según cifras de la Subdirección de Seguimiento y Análisis de DIDAR (Dirección de Defensa Aérea de la FAC) para el año 2003 se detectaron 639 TST o Trazas Sospechosas Territoriales (aeronaves en vuelos ilícitos que sobrevuelan el territorio colombiano). Es decir, durante el 2003, casi dos vuelos diarios salían con droga de territorio colombiano (DIDAR, 2013).

Es ante este dramático escenario, cuando se articula por fin una estrategia sistemática en contra del tráfico ilegal aéreo con la firma de un acuerdo por parte de los gobiernos de Colombia y los Estados Unidos de América para la creación de un nuevo convenio de negación del puente aéreo, también conocido como ABD (Air Bridge Denial por sus siglas en inglés), muy rápidamente, el 04 de septiembre de ese mismo año se obtiene el primer resultado tangible al inutilizarse en tierra una aeronave tipo Cessna 206 con matrícula HK 1245P, en el cercanías al municipio de la Primavera, Departamento del Vichada (Forero & Santos, 2011, pág. 33).



Figura 9. Gráfico de las 639 TST detectadas en Colombia durante 2003

Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC

Gracias a la implementación del convenio ABID y a medida que se afinaban los procedimientos, se lograron alcances significativos. Para el 2007, tan solo cuatro años después, se detectaron 89 TST, lo cual equivalía a una reducción del 86% (DIDAR, 2013). Sin embargo, los grupos de narcotraficantes, empezaron a migrar buscando áreas geográficas en donde el control fuera mínimo o hacia regiones donde les fuera fácil permear los estamentos y organizaciones encargadas de controlar el tráfico ilegal de narcóticos. Este es el caso de Venezuela, desde donde se conducía por vía aérea en mayor escala hacia República Dominicana, Haití, Honduras y Guatemala, la droga que era transportada desde Colombia por los ríos de los llanos orientales hacia el sur del Estado de Apure en límites con el Departamento del Vichada.

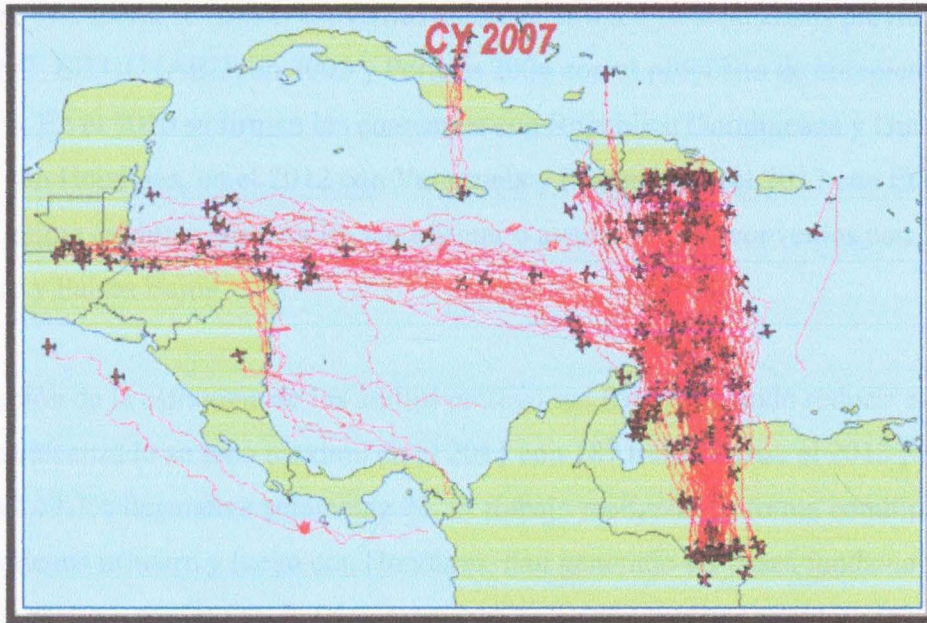


Figura 10. Mapa de las Rutas Aéreas Ilícitas que salían de Venezuela durante 2007

Fuente: JIATFS-SOUTHCOM

A medida que la problemática empezó a rebosar los fronteras de Colombia se empezaron a incrementar las TSP ó Trazas Sospechosas Patrimoniales (aeronaves en vuelos ilícitos que sobrevuelan aguas patrimoniales colombianas) lo cual obligo entonces a que la Fuerza Aérea Colombiana diseñara una estrategia regional para el control del tráfico ilegal aéreo, aun cuando no fueran vuelos dentro de su territorio. La estrategia estaba basada en una teoría de

anillos. Cada anillo estaba conformado con los países que servían como peldaños para el transitar de las rutas aéreas ilícitas y buscaba establecer alianzas y convenios con estos países con el fin de bloquear el tráfico de drogas por vía aérea. El primer anillo está conformado por Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Jamaica, Haití y República Dominicana; el segundo anillo está conformado por las Antillas Holandesas, San Cristóbal y Nieves, Antigua y Barbuda, Dominica, Santa lucia, San Vicente y las Granadinas, Granada, Barbados, Trinidad y Tobago, Guyana, Surinam, Guyana francesa, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Chile, Belice, El Salvador y Guatemala; el tercer y último anillo está conformado por Argentina, México, EE.UU. y Canadá (DIDAR, 2013).

Basado en esta teoría se firman convenios adicionales a los ya alcanzados previamente con Brasil en 1997, EE.UU (ABD) en 2003 y Perú en 2004 con el propósito de completar cada uno de los anillos. En el 2010 se firman los convenios con Republica Dominicana y Guatemala, durante el 2011 con Honduras, en el 2012 con Venezuela y Panamá y en el 2013 con Ecuador. Para el 2015 se estima culminar los detalles para firmar o avanzar en los convenios con Jamaica, México, Salvador y Países Bajos.

La aplicación de la estrategia de los anillos entrego sus frutos logrando reducir el número de TSP que había alcanzado su pico máximo en el 2011 con 187 trazas y para el 2013 presentó una reducción del 49.7% llegando a solamente 93. El trabajo realizado en forma combinada con República Dominicana primero y luego con Honduras, han generado las bases fundamentales para la obtención de estos resultados. Paralelamente y a pesar de tener importantes recursos comprometidos en operaciones en el exterior, se ha logrado mantener un control permanente de las TST en Colombia. Para el 2009 el número de TST alcanzo una disminución del 97.5% y en el 2013 llego a ser un 98,41 % menos de aquellas 639 TST del 2003. (DIDAR, 2013). Ver figura 11.

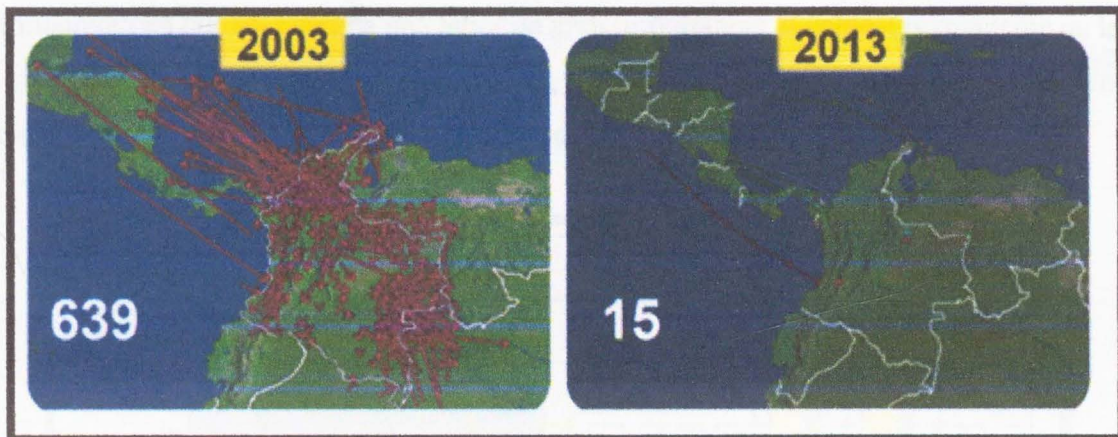


Figura 11. Gráfico de las TST detectadas en Colombia durante 2013

Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC

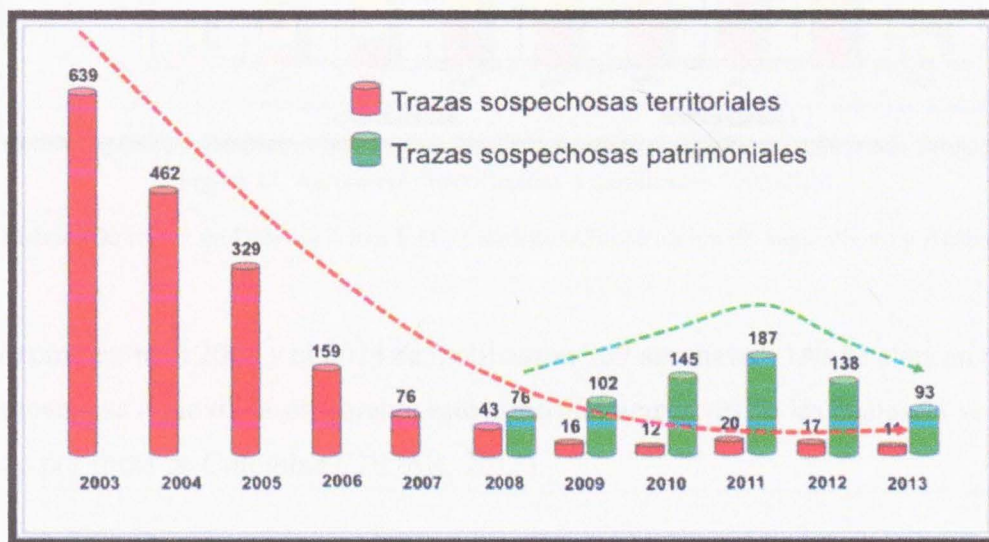


Figura 12. Evolución trazas sospechosas 2003-2013

Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC, Estadística Subdirección de Seguimiento y Análisis

Finalmente, gracias a la cooperación de la Fuerza Aérea y demás organizaciones como la Policía Antinarcoóticos que desempeña una labor de gran importancia al control permanente de la aviación civil en todos los aeropuertos de Colombia, los resultados en cuanto a inmovilización o inutilización de aeronaves se han incrementado paulatinamente (Ver figura 13).

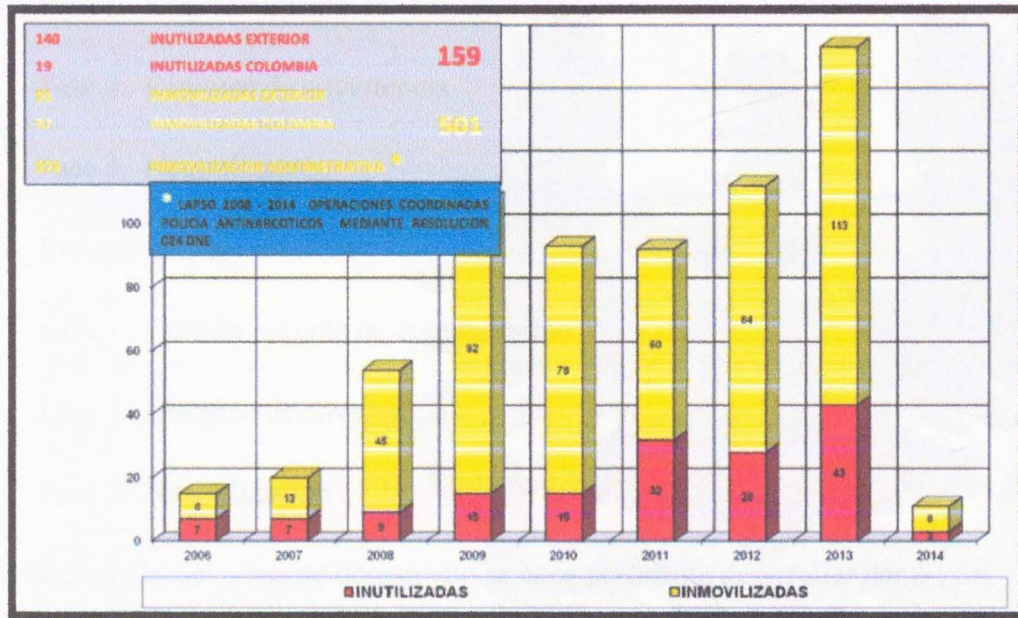


Figura 13. Aeronaves inmovilizadas o inutilizadas 2006-2014

Fuente: Dirección de Defensa Aérea FAC, Estadística Subdirección de Seguimiento y Análisis

Es así como entre el 2006 y el 2014 se inutilizaron 159 aeronaves, 140 de ellas en el exterior, igualmente se inmovilizaron durante este lapso 501 aeronaves de las cuales 91 se llevaron a cabo por fuera de Colombia (DIDAR, 2013).

Estos importantes resultados, como se mencionó con anterioridad, fueron obtenidos en el marco del Convenio ABD, o aplicando de manera autónoma los procedimientos establecidos en la Reglamentación interna COFAC 04-20-444 de 2007 “Normas y procedimientos para el empleo de aviones de la Fuerza Aérea Colombiana contra aeronaves que violen el espacio aéreo nacional”, cuyos procedimientos proceden de la misma doctrina y consisten básicamente en el aplicación de los siguientes pasos:

- a. Detección

- b. Identificación
- c. Interceptación e identificación visual (VID)

- d. Implementación de las fases en el aire:

Fase 1. Establecimiento de comunicación

Fase 2. Disparos de advertencia

Fase 3. Neutralización

- e. Fases en tierra.

Fase 1. Establecimiento de comunicación

Fase 2. Disparos de advertencia

Fase 3. Neutralización

Para el desarrollo del presente documento se hace pertinente desarrollar dentro del soporte legal que confiere el derecho internacional, el concepto de neutralización fundamentado en los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley, los cuales fueron adoptados por el Octavo Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, celebrado en La Habana (Cuba) del 27 de agosto al 7 de septiembre de 1990.

Para este caso, los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, y quienes se deben regir por los principios básicos sobre el empleo de la fuerza y de las armas de fuego, serán los miembros de la Fuerza Aérea Colombiana.

Si bien toda la norma establecida en el Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, es importante para el soporte del procedimiento que actualmente ejecuta la FAC, vale la pena destacar algunos apartados de las consideraciones:

*“Los funcionarios podrán usar la fuerza sólo cuando sea estrictamente necesario y en la medida que lo requiere el desempeño de sus tareas”.*¹

Es decir, en las actividades relacionadas con vuelos ilícitos del narcotráfico, vuelos que pongan en peligro aeronaves de pasajeros o de carga, o respecto a los vuelos que violen el espacio aéreo colombiano, o los que representen un peligro inminente para la Defensa y Seguridad de los intereses nacionales, la Fuerza Aérea Colombiana deberá proceder con la neutralización de la amenaza, bajo el reglamento establecido, teniendo como última opción el empleo de la fuerza, después de llevar a cabo los procedimientos de detección, identificación, interceptación, establecimiento de comunicación y disparos de advertencia.

*Se convino en los elementos que debían tenerse en cuenta en la continuación de los trabajos sobre las limitaciones en el uso de la fuerza y de las armas de fuego por parte de los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley.*²

La Fuerza Aérea Colombiana deberá establecer mecanismos, estrategias y procesos que permitan mantener y controlar las limitaciones en el uso de la fuerza y de las armas de fuego.

*El empleo de la fuerza y las armas de fuego por los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley debe conciliarse con el debido respeto de los derechos humanos.*³

Para el Comando de la Fuerza Aérea, es una política la capacitación y actualización continua y permanente, en lo referente al respeto por los Derechos humanos, en este caso, específicamente en lo relacionado con las operaciones y procedimientos en los casos de interdicción y sus consecuencias.

En referencia a las disposiciones generales, se destacan:

¹ Artículo 3 del Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley.

² Reunión preparatoria del Séptimo Congreso de las Naciones Unidas sobre la Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, celebrada en Varenna, Italia.

³ Séptimo Congreso en su resolución 14.

1. *Los gobiernos y los organismos encargados de hacer cumplir la ley adoptarán y aplicarán normas y reglamentaciones sobre el empleo de la fuerza y armas de fuego contra personas por parte de funcionarios encargados de hacer cumplir la ley. Al establecer esas normas y disposiciones, los gobiernos y los organismos encargados de hacer cumplir la ley examinarán continuamente las cuestiones éticas relacionadas con el empleo de la fuerza y de armas de fuego.*

2. *Los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley, en el desempeño de sus funciones, utilizarán en la medida de lo posible medios no violentos antes de recurrir al empleo de la fuerza y de armas de fuego. Podrán utilizar la fuerza y armas de fuego solamente cuando otros medios resulten ineficaces o no garanticen de ninguna manera el logro del resultado previsto.*

De acuerdo al procedimiento establecido, se deberá enfatizar tanto al comandante que autoriza la operación, como a quien la ejecuta, que solo se podrá recurrir al empleo de la fuerza, cuando se hayan llevado a cabo los procedimientos de establecimiento de comunicación y disparos de advertencia. Tal como se ha establecido en los procedimientos, si la tripulación de la aeronave interceptada, hace caso omiso a los llamados y maniobras de disuasión, por parte de la Fuerza Aérea, esta deberá emplear la fuerza y el uso de las armas de fuego determinadas para tales operaciones.

Sin embargo aunque estos procedimientos se realizan de manera exitosa, afirmación argumentada en los resultados obtenidos, es necesario dotar a la Fuerza Pública de instrumentos jurídicos que le permitan al Estado proteger efectivamente su Soberanía y Seguridad Nacional, propuesta que será desarrollada y argumentada en el siguiente capítulo.

12. DESARROLLO PROPUESTA

Dentro del objetivo de este trabajo se pretende plantear la tipificación como delito de la utilización del espacio aéreo sin autorización de autoridad competente; para ello se debe analizar los aspectos generales del derecho penal y determinantes del tipo penal. Como referente de los conceptos descritos se utilizó como fuente el libro Derecho Penal del Doctor Alfonso Reyes Echandía (Reyes, Derecho Penal, 1998).

12.1 Derecho Penal

Es el conjunto de disposiciones que tipifican comportamientos punibles, que lesionan o ponen en peligro sin justa causa intereses jurídicos que el Estado protege y que el legislador (Congreso) sanciona con una pena.

12.2 Código Penal

Es el conjunto sistemático de disposiciones que enseña de qué manera se sanciona al infractor de esas mismas disposiciones o intereses jurídicos que el legislador está llamado a proteger.

12.3 Elementos de la Conducta Punible

- La tipicidad
- La antijuricidad
- La culpabilidad.

Artículo 9 Código Penal Colombiano. Conducta punible. Para que una conducta sea punible se requiere que la conducta sea típica, antijurídica y culpable. La causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado.

Para que la conducta del inimputable sea punible se requiere que sea típica, antijurídica y se constate la inexistencia de causales de ausencia.

12.3.1 La Tipicidad

Es el estudio de los tipos penales; el tipo ha de entenderse como la abstracta descripción que el legislador hace de una conducta humana reprochable y punible. La abstracción se refiere al contenido general y amplio de la conducta normada para que dentro de su marco quepa el singular y concreto comportamiento; la connotación descriptiva puntualiza el carácter preferentemente objetivo del tipo, y dicese preferentemente, porque algunas veces aparecen en las referencias normativas y subjetivas; la reprochabilidad pretende mostrar cómo el legislador ordinariamente describe conductas que merecen rechazo social y son, por lo mismo dignas de reproche; finalmente, se menciona que la conducta es punible porque de esa naturaleza es la respuesta estatal complementaria del tipo.

La tipicidad era un elemento meramente objetivo y se decía esto porque se encontraba circunscrito y limitado al estudio del tipo penal; el tipo penal está contenido en la norma, en la ley. El tipo suele ser la descripción de una conducta que el legislador hace de manera abstracta y personal, fácil de entender por la generalidad, porque el código penal va dirigido al común de las personas, por tal razón esa descripción tiene que ser mediante la utilización fácil del lenguaje.

Hoy en día la tipicidad se entiende desde dos aspectos el primero como el estudio del tipo penal, entendiéndose **tipo penal** como las descripciones que el legislador hace de conductas que considera merecen ser reprochadas porque lesionan o ponen en peligro bienes jurídicos tutelados sin justa causa; el segundo consiste en que la tipicidad lleva consigo diferentes elementos de carácter subjetivo, que al acoplarse con el criterio del juez determinan donde inicia y donde culmina el poder punitivo del Estado.

Según lo señalado por la Corte constitucional, sala de casación penal⁴ " La teoría del delito ha venido evolucionando de modo tal, que la tipicidad ya no se concibe como la mera

⁴ Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Penal, Proceso 15514. Bogotá, D.C., tres (3) de julio de dos mil tres (2003), Magistrado Ponente Dr. Edgar Lombana Trujillo.

constatación de los elementos que describen objetivamente un comportamiento aparentemente digno de reproche; hasta el punto de admitirse hoy, pacíficamente por la doctrina y la jurisprudencia, que la tipicidad lleva inherentes diversos matices de estirpe subjetiva; y que en ese sentido integral e integrador de la conducta humana sometida al escrutinio del juez, constituye el lindero o el marco delimitador donde empieza y termina el poder punitivo del Estado. Por ello se dice que la tipicidad cumple una función política y una función de garantía.

Del mismo modo, con la constitucionalización del derecho penal, en la actualidad es de unánime aceptación que el *ius puniendi* solo es legítimo cuando se aplica como última opción, exclusivamente para la protección de bienes jurídicos (no valores éticos, ni políticos, ni religiosos, etc.), y cuando se sujeta a los principios de necesidad, racionalidad y proporcionalidad, evaluados en cada situación concreta pendiente de resolver por la administración de justicia.

Es decir, la tipicidad señala las fronteras desde dónde y hasta dónde el Estado puede tutelar penalmente los bienes jurídicos más importantes para la colectividad; y si ello es así, sólo podrá afirmarse que una conducta es típica cuando se constate razonablemente que a través de su despliegue objetivo se ha causado una lesión al bien jurídicamente amparado, o al menos, que se ha expuesto a un riesgo considerable y desaprobado.

Bajo tales premisas, se habla entonces de *injusto penal*, que es una conducta típica desde el punto de vista objetivo, cuyo desvalor de resultado permanece incólume y no puede contrarrestarse en virtud de otro precepto jurídico, porque ninguna causal de justificación le es aplicable.

12.3.1.1 Elementos del Tipo Penal

Estos elementos comunes, conforman la estructura del tipo penal, todos los tipos penales tienen estos tres elementos objetivos que son:

- Los sujetos
- El objeto
- La conducta.

12.3.1.1.1 Los Sujetos

En cada tipo se identifican dos sujetos el Activo y el Pasivo.

12.3.1.1.1.1 Sujeto Activo

El sujeto activo es quien ejecuta el comportamiento, también conocido como autor, actor, sujeto agente. Normalmente este sujeto por su número puede ser plural o singular, ejemplo “el que”, esto se determina al momento de la creación de la norma. Existen tipos penales que el legislador considera que deben ser realizados por varias personas, no podría ser realizada por una sola persona, por ejemplo “los que”.

El sujeto activo debe contemplarse desde otra perspectiva, la ley exige muchas veces que el sujeto activo tenga una cualificación, no todas las personas podemos realizar todos los comportamientos, entonces existe una cualificación dada por el derecho que es la cualificación jurídica, de derecho público y de derecho privado.

Un claro ejemplo de una cualificación jurídica de derecho público lo encontramos en el delito de peculado “El servidor público que se apropie...”

En la cualificación jurídica dada por el derecho privado encontramos el delito de alzamiento de bienes, que tiene que ser el deudor que se alza con sus bienes para perjudicar al acreedor, el deudor tiene que tener esa calidad, y el derecho civil es el que indica quien es deudor.

Otro factor que marca la cualificación del sujeto activo es el natural, en razón a la edad, al sexo, o condición biosíquica.

12.3.1.1.1.2 Sujeto Pasivo

El sujeto pasivo son los titulares de los intereses jurídicos protegidos por el legislador, quienes resultan afectados por la conducta desplegada por el sujeto agente, los titulares de los

sujetos pasivos son el Estado, la Sociedad y la Persona, algunos doctrinantes consideran que la Familia debe ser reconocida como sujeto pasivo autónoma.

12.3.1.1.1.2.1 El Estado

El titular de intereses jurídicos respecto a los delitos que atenten contra la administración pública, recta y eficaz impartición de justicia, seguridad interior y exterior del estado, el titular o la víctima es el Estado.

12.3.1.1.1.2.2 La Sociedad

Lo será en los delitos que atentan contra el orden económico y social, los delitos contra la fe pública, los delitos de peligro común, los delitos contra el medio ambiente y los recursos naturales, es la sociedad quien resulta lesionada con la comisión de cada una de estas conductas.

12.3.1.1.1.2.3 La Persona

Es titular de los bienes de carácter individual, es de vital importancia recalcar que estos bienes jurídicos tienen un fundamento constitucional, la constitucionalización del derecho penal trata hoy por hoy, que la norma penal abrevia directamente la fuente del derecho constitucional, no solamente la norma procedimental o procesal sino también la sustantiva. Todos los sujetos que son protegidos por el derecho penal y los objetos jurídicos, están igualmente consagrados por la norma constitucional, donde se les da o garantiza plena vigencia y respaldo. Las autoridades están constituidas para proteger la vida, nombre y bienes, esto quiere decir que la vida es un bien jurídicamente tutelado desde la norma constitucional, así mismo ocurre con la honra, por esa razón fueron creados los delitos contra la integridad moral.

También los bienes jurídicos tutelados tienen su fundamento normativo en los tratados internacionales, en el caso de los delitos contra el derecho internacional humanitario están consagrados en los convenios de Ginebra del año 49 y en 2 protocolos adicionales del año 77.

12.3.1.1.2 El Objeto

Objeto Jurídico. Es el interés que el Estado busca proteger mediante los diversos tipos penales y que resulta vulnerado por la conducta del sujeto agente, cuando ella se acomoda a la descripción hecha por el legislador.

Objeto Material. Se entiende por objeto material aquello sobre lo cual se concreta la vulneración del interés jurídico que el legislador pretende tutelar en cada tipo y hacia el cual se orienta la conducta del agente. Existen tres clases de objeto material que son:

- **Objeto Material Personal:** Es toda persona física o moral, viva o muerta consciente o inconsciente a la cual se dirige el comportamiento típico y respecto de quien se concreta la violación del interés jurídico tutelado.
- **Objeto Material Real:** Es la cosa respecto de la cual se concreta la vulneración del interés jurídico protegido y a la que se orienta la conducta del actor.
- **Objeto Material Fenomenológico:** Es aquel fenómeno jurídico natural o social sobre el cual recae la violación del bien jurídico protegido y al que se refiere la acción u omisión del sujeto activo.

Para el caso en concreto, es decir la violación del espacio aéreo en Colombia el objeto material fenomenológico o bien jurídico tutelado, sería la Seguridad del Estado. Es preciso recalcar lo que ha expresado la Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Penal sobre el particular cuando realiza sus consideraciones frente al delito de Espionaje, como quiera que este delito tiene como bien jurídico tutelado la seguridad del Estado ⁵ “La seguridad del Estado en un mundo globalizado, representa un amplio y variado espectro que no se cubre con una definición específica en la cual puedan adecuadamente encerrarse los elementos que nutren el concepto, se entiende el término de Seguridad como todos los factores que tengan la potencialidad de perturbar de manera trascendente su buena marcha o funcionamiento, no sólo en

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Proceso 27650, Bogotá, D. C., veintiocho (28) de noviembre de dos mil siete (2007), Magistrado Ponente Sigifredo Espinosa Pérez.

su ámbito interno, sino en las relaciones exteriores. Lo que sí debe valorar es, en concreto, si una específica conducta significó real y verdadera puesta en peligro del bien jurídico protegido con la norma penal.

Esa delimitación entre las visiones con las cuales los dos órganos, el legislativo y el judicial, vislumbran una misma problemática, debe ser entendida con arreglo al conjunto de valores que emanan de la Constitución, pues si bien el primero, al diseñar los tipos penales de peligro abstracto asume que ciertas conductas pueden significar riesgo para determinados bienes jurídicos, es decir, establece una presunción de peligro, al segundo, al juez, le atañe verificar si un acto específico reportó efectiva creación de peligro para ese bien, porque, en “cualquier caso, debe tratarse de un daño o de un peligro verificable empíricamente partiendo de las características de cada concreto comportamiento prohibido, y no considerando en abstracto sólo el contenido de la prohibición.

En los tipos de peligro debe considerarse la mayor o menor cercanía de la conducta peligrosa al bien jurídico protegido. Cuando el peligro es remoto, el bien no se halla amenazado en forma concreta, y lo que en realidad se castiga es la mera desobediencia o violación formal de la ley con la realización de una acción inocua en si (sic) misma. En estos eventos la relación de causalidad entre la conducta prohibida y la actividad delictiva es enteramente contingente, y la afirmación de la existencia de dicha relación sólo puede corresponder a la elección discrecional que realiza el legislador en forma anticipada, y el juez frente al caso concreto, entre múltiples opciones; en última instancia, la potencialidad dañina que encierra la conducta se juzga realizable a partir de consideraciones que involucran no al acto mismo sino a su autor.”

12.3.1.1.3 La Conducta

Es aquello que el sujeto agente está llamado a hacer o no hacer para adecuar su comportamiento a la descripción de un tipo penal. La conducta está regida por un verbo, llamado verbo rector, que es aquel utilizado por el legislador para describir hechos delictivos.

Existen tipos penales compuestos, llamados así porque tienen varios verbos rectores.

La conducta se divide en:

Conducta Positiva: Es actuar modificando el mundo exterior, describe un comportamiento por acción.

Conducta Negativa: Es no actuar teniendo el deber jurídico de hacerlo, deber emanado de la norma.

12.3.1.2 Ingredientes Especiales del Tipo

El legislador describe objetivamente el modelo de comportamiento que desea imputar; pero no siempre es posible abordar la complejidad de la conducta humana, por esta razón es indispensable cualificar la conducta mediante el empleo de expresiones cuya interpretación requiere juicios de valor; a esto se le conoce como elementos normativos del tipo penal.

12.3.1.2.1 Ingredientes Normativos

Al crearse el tipo penal se introducen expresiones o referencias a otra área del saber jurídico o extrajurídico que obligan al destinatario o intérprete de la norma, a desplegarse del hecho punible y remitirse a otras áreas del conocimiento ya sean conceptos jurídicos o culturales, para entender a cabalidad cual son los precisiones del delito.

12.3.1.2.2 Ingredientes Subjetivos

Algunas veces la sola descripción objetiva de una conducta no es suficiente para comprender su ilicitud, sino que es necesario referirla a determinado y concreto propósito del actor. Ejemplo “el que con la intención de” el que con el propósito de”.

En ocasiones el tipo penal tiene circunstancias de tiempo, modo, lugar, cantidad y calidad; la circunstancia es de tiempo cuando se exige dentro del tipo, que la conducta se realice

dentro de un momento determinado, por ejemplo los delitos contra el sufragio, tienen que ser en el período en el que se está llevando a cabo el proceso electoral.

Tendrá circunstancia de modo cuando se describe la manera en que hay que realizar el hecho punible, por ejemplo en el delito de estafa “el que mediante artificios y engaños induzca o mantenga a otro en error”.

Las circunstancias de cantidad y calidad surgen cuando se exigen en el tipo penal ciertas cantidades y calidades. Por ejemplo en el delito de especulación “a precios superiores de los fijados por autoridad competente” y de calidad “productos oficialmente considerados de primera necesidad”

También existen tipos penales que no tienen circunstancias, es decir la descripción típica es abierta.

12.3.1.3 Clasificación de los Tipos Penales

Los tipos que conforman el código penal presentan características distintas de acuerdo con su estructura, con el sujeto activo al cual se refieren, con el bien jurídico tutelado, o con el alcance de la conducta que describen.

12.3.1.3. 1 División de los tipos en relación a su estructura:

De acuerdo a su estructura los tipos penales pueden ser básicos, especiales, subordinados elementales, compuestos, autónomos y en blanco.

Tipos básicos: Son aquellos en los que se describe de manera independiente un modelo de comportamiento humano y, por esta razón se aplican sin sujeción a otro. Por lo general, estos tipos encabezan cada uno de los capítulos del código y constituyen su espina dorsal. Ejemplo Homicidio simple.

Tipos especiales: Son aquellos que además de los elementos propios del básico, contienen otros nuevos o modifican requisitos previstos en el tipo básico: por eso se aplican con independencia de este. Ejemplo Homicidio piadoso con relación al homicidio simple.

Tipos subordinados: Son los que refiriéndose a uno básico o especial, señalan determinadas circunstancias o aspectos que cualifican la conducta, los sujetos o el objeto descrito en estos; por esta razón no pueden aplicarse en forma independiente; su vida jurídica depende de la del tipo básico o especial al cual se refieren y los efectos de su aplicación se reflejan solo en el momento procesal de la imposición de la pena. Ejemplo Homicidio agravado.

Tipos elementales: Son los que solo describen un modelo de comportamiento; se distinguen porque tienen apenas un verbo rector. Ejemplo Fuga de presos.

Tipos Compuestos: Son los tipos que describen una pluralidad de conductas, cada una de las cuales podría conformar un tipo distinto, aunque referido al mismo bien jurídico; se identifican con facilidad porque tienen varios verbos rectores. Ejemplo falso testimonio.

Tipos Autónomos: Se caracterizan por describir un comportamiento al cual puede adecuarse directa o indirectamente la conducta del actor, sin que el intérprete deba acudir al mismo o a otro ordenamiento jurídico para completar su significado. Ejemplo el secuestro.

Tipos en Blanco: Aquellos cuya conducta no está integralmente descrita en cuanto el legislador se remite al mismo o a otro ordenamiento jurídico para actualizarla o precisarla; mientras tal concreción no se efectuó no se puede realizar la adecuación típica. Ejemplo el acaparamiento.

12.3.1.3.2 División de los tipos en relación con el sujeto activo.

Atendiendo al número de agentes que se requieren para la realización de la conducta típica, los tipos se dividen en monosubjetivos y plurisubjetivos.

Tipos Monosubjetivos: Son los que describen conductas realizables por una sola persona.

Tipos Plurisubjetivos: Son los que exigen la presencia de por lo menos dos personas para la realización de la conducta en ellos descrita.

Atendiendo a la calidad de los actores, se dividen en tipos de sujeto activo indeterminado y de sujeto activo cualificado.

Sujeto activo indeterminado: son aquellos en los cuales no se exige ninguna condición especial para ejecutar la conducta en ellos descrita; para referirse a tales sujetos el legislador suele emplear palabras como “el que” o “quien”.

Sujeto activo cualificado: se conocen así los que requieren del sujeto agente una cualidad o categoría especial, sin la cual la conducta no es típica o se adecua a otro tipo penal. Dicha cualificación puede ser natural, jurídica o profesional; la primera se relaciona con la edad, el sexo, o cualquiera otra condición biosíquica del actor; la segunda se refiere a una condición personal con relevancia jurídica inmediata, como la de ser funcionario o empleado público, la última hace referencia a la actividad profesional que debe desarrollar el sujeto activo.

12.3.1.3.3 División de los tipos en relación con el bien jurídico tutelado:

Desde este punto de vista los tipos penales pueden ser simples, complejos, de lesión o de peligro.

Tipos Penales Simples: Son aquellos en los cuales el legislador quiso tutelar un solo bien jurídico.

Tipos Penales Complejos: Se llaman así los tipos que pretenden amparar simultáneamente varios bienes jurídicos; quien realiza la conducta en ellos prevista afecta al mismo tiempo una pluralidad de intereses.

Tipos de Lesión: Son los que protegen bienes jurídicos cuya integridad desaparece o sufre mengua con la conducta del sujeto agente.

Tipos de Peligro: Son los que describen conductas cuya ejecución apenas amenaza o pone en peligro el bien jurídico que se ha querido proteger; se trata por lo regular de intereses colectivos

de tal importancia que el legislador no esperaba a que sean destruidos para sancionar al infractor, sino que los defiende incluso de conductas que tengan poder suficiente para afectarlos; en estos casos basta que el comportamiento del actor sea idóneo para amenazar el bien jurídico, sin que se requiera efectivamente que lo haya lesionado.

La Corte Suprema de Justicia, en Sala de Casación Penal ha extendido el concepto de delitos de peligro⁶ manifiesta que “son aquellos que amenazan o ponen en peligro el bien jurídico tutelado, entendiendo por peligro un estado desacostumbrado y anormal en el que, para un observador, puede aparecer como probable, a la vista de las concretas circunstancias actuales, la producción de un daño cuya posibilidad resulta evidente. Los delitos de peligro se dividen en delitos de peligro presunto y delitos de peligro concreto o demostrable, en los primeros el legislador presume la posibilidad de daño para el bien jurídico tutelado, tal presunción no puede ser de aquellas que no admiten prueba en contrario en razón al carácter democrático y social del Estado de derecho, basado en la dignidad humana, derecho consagrado en la carta política, puesto que al aplicarse dicha presunción se estarían vulnerando los derechos de defensa, contradicción y la presunción de inocencia, en los segundos se requiere que se demuestre la posibilidad de daño, es decir comprobación de que hay un peligro y un verdadero riesgo para la colectividad; se colige entonces que en la actualidad en cuanto a los delitos de peligro presunto no basta con realizar simple y llanamente el proceso de adecuación típica de la conducta para luego dar por presupuesta su antijuricidad pues siempre se impone verificar si en el caso en concreto tal presunción legal es controvertida con alguna prueba, porque de ser así la conducta no resulta antijurídica y sin esta categoría dogmática pues no nos encontraríamos de cara a un delito”.

La Corte Constitucional se ha referido al respecto⁷ “Cuando el Estado decide anticipar el ámbito de protección a una etapa anterior a la vulneración efectiva de un bien jurídico, puede emplear dos alternativas:

⁶ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Proceso 26597, Bogotá D.C., veinticuatro (24) de octubre de dos mil siete (2007), Magistrado Ponente Sigifredo Espinosa Pérez.

⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-939 del treinta y uno (31) de octubre del dos mil dos (2002).

- Hacer punible una simple actividad peligrosa, que según la apreciación anticipada del legislador se considera necesaria de intervención penal. Se trata de los llamados delitos de peligro abstracto, en los cuales la simple realización de la actividad prohibida es relevante para el tipo, sin que se requiera verificar que realmente ha producido una situación de riesgo para los bienes jurídicos protegidos, el punto central del delito de peligro abstracto es la infracción a normas administrativas, por tan motivo se crea una centralización de riesgos, en el sentido que el tipo señala la infracción a determinadas reglas técnicas como constitutivas de una conducta punible.
- La segunda alternativa se materializa con los llamados delitos de peligro concreto en los que no basta con la realización de la conducta prohibida por el ordenamiento, el juez tiene que determinar si esa situación peligrosa, tipificada efectiva y realmente ha generado un peligro próximo para el bien jurídico.

12.3.1.3.4 División de los tipos en relación con su contenido:

Esta clasificación se refiere a los diversos aspectos a que da lugar la técnica empleada por el legislador para describir los modelos de comportamientos susceptibles de sanción penal. Se dividen entonces en delitos de mera conducta, de resultado, de conducta permanente, de acción, omisión, abiertos y cerrados.

Tipos de mera conducta: Son los que describen como punible el simple comportamiento del agente, independientemente de sus consecuencias.

Tipos de resultado: son aquellos en los que se exige expresa o tácitamente que la conducta descrita produzca determinado efecto. Aunque generalmente basta la producción de un solo resultado para que la conducta pueda subsumirse en esta clase de tipos legales, algunas veces es necesario ocasionar varios efectos. En esta hipótesis se habla de tipos de doble resultado.

Tipos de Conducta instantánea: son aquellos en los que la realización del comportamiento descrito se agota en un solo momento.

Tipos de Conducta Permanente: en estos tipos el comportamiento del agente se prolonga en el tiempo, de tal manera que su proceso consumativo perdura mientras no se ponga fin a la conducta.

Tipos de Acción: son los que describen un comportamiento positivo que ha de exteriorizarse mediante actos sensorialmente perceptibles.

Tipos de Omisión: se describe en estos una conducta negativa, vale decir un no hacer penalmente relevante, sin embargo no cualquier actitud negativa configura la omisión típica, sino el no actuar cuando se tenía la obligación jurídica de hacer algo.

Tipos abiertos: son los que describen escuetamente la conducta o mencionan solamente el resultado, sin precisar en el primer caso las circunstancias en que tal conducta ha de realizarse, ni indicar la modalidad del comportamiento que ha de producirlo.

Tipos Cerrados: En estos tipos se concretan las circunstancias de modo, tiempo o lugar en que la conducta debe realizarse o señalan no solamente el resultado del comportamiento descrito sino también la forma como debe producirse.

12.3.1.4 Elementos Subjetivos del Tipo Penal (Pabon, 2006)

Dolo. Señala el código penal en su Artículo 22 que “La conducta es dolosa cuando el agente conoce los hechos constitutivos de la infracción penal y quiere su realización. También será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar”. Del mismo modo se puede afirmar que el dolo es la reprochable actitud de la voluntad dirigida conscientemente a la realización de la conducta típica y antijurídica.

Culpa. Establece el código penal en el Artículo 23 que “La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo.”

Preterintención. Artículo 24 código penal “La conducta es preterintencional cuando su resultado, siendo previsible, excede la intención del agente.” Es un punto intermedio entre el

dolo y la culpa. Se dice que hay delito preterintencional cuando el resultado antijurídico de la conducta fue más allá de la intención del agente.

12.3.2 La Antijuricidad

Es aquel desvalor de una conducta que posee un hecho típico contrario a las normas de derecho, en la medida que ella lesiona o pone en peligro, sin justificación jurídicamente razonable, el bien jurídico tutelado. La antijuricidad se explica desde dos perspectivas.

Antijuricidad Formal. Es la mera contradicción entre la conducta desplegada y la norma.

Antijuricidad Material: Surge cuando habiendo transgredido una norma positiva, lesiona o pone en peligro el bien jurídico que el legislador deseaba proteger.

El artículo 12 del Código Penal establece en torno a la antijuricidad que para que se señale que una conducta es antijurídica, tiene que haber lesionado o puesto efectivamente en peligro el bien jurídico tutelado, por lo que las conductas meramente contrarias a la ley no alcanzan a ser antijurídicas, es decir se necesita que además de que sean contrarias a la ley, lesionen o pongan efectivamente en peligro el bien jurídico tutelado. La Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal ha manifestado en uno de sus apartes que⁸ “ De acuerdo con la categoría dogmática de la antijuridicidad, la conducta no sólo debe contrariar el ordenamiento jurídico considerado en su integridad (antijuridicidad formal), sino que además, debe lesionar o poner efectivamente en peligro el bien jurídico protegido por la ley (antijuridicidad material), de manera que no todo daño o peligro comporta un delito, pero sí, todo delito supone necesariamente como condición insustituible la presencia de un daño real o por lo menos, de un peligro efectivo para el interés objeto de protección jurídica.

Ese bien jurídico tutelado se erige en un elemento de interpretación en punto de la órbita de protección de los preceptos que cobija, de modo que permita al intérprete desentrañar el

⁸ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Proceso 28773, Bogotá D.C., mayo veinticinco (25) de dos mil diez (2010), Magistrada Ponente María del Rosario González de Lemos.

ámbito protector de cada disposición, y a partir de ello constatar la antijuridicidad que pueda o no predicarse de la conducta analizada.

12.3.2.1 Causales de Exclusión de la Antijuridicidad

Estos fenómenos tienen la virtud de eliminar la antijuridicidad del hecho a pesar de acomodarse un tipo legal determinado y de ocasionar lesión al bien jurídicamente protegido. El Código Penal las llama causales de justificación porque sirven para justificar comportamientos aparentemente injustos, se encuentra consagradas en el artículo 32.

- Consentimiento del sujeto activo.
- Se obre en estricto cumplimiento de un deber legal.
- Se obre en cumplimiento de orden legítima de autoridad competente emitida con las formalidades legales. No se podrá reconocer la obediencia debida cuando se trate de delitos de genocidio, desaparición forzada y tortura.
- Se obre en legítimo ejercicio de un derecho, de una actividad lícita o de un cargo público.
- Se obre por la necesidad de defender un derecho propio o ajeno contra injusta agresión actual o inminente, siempre que la defensa sea proporcionada a la agresión. Se presume la legítima defensa en quien rechaza al extraño que, indebidamente, intente penetrar o haya penetrado a su habitación o dependencias inmediatas.
- Se obre por la necesidad de proteger un derecho propio o ajeno de un peligro actual o inminente, inevitable de otra manera, que el agente no haya causado intencionalmente o por imprudencia y que no tenga el deber jurídico de afrontar.

12.3.3 Culpabilidad

Es la actitud consiente del sujeto activo. Para que una determinada conducta humana pueda ser calificada como delictuosa no basta que ella se adecue a un tipo penal y además lesione o ponga en peligro, sin justificación jurídicamente relevante, el interés que el legislador

quiso tutelar; es indispensable que además de estos dos requisitos tipicidad, antijuricidad, exista una voluntad dirigida a realizar dicha conducta.

12.3.3.1 Elementos de la Culpabilidad

Imputabilidad. La persona entiende y comprende la ilicitud de su comportamiento y se autorregula, o decide realizarla; es decir hay una capacidad de comprensión, idoneidad para ejecutar el hecho punible.

Inimputabilidad. Se predica de la persona que no entiende ni comprende la ilicitud de su comportamiento.

Conocimiento de la antijuricidad. Se exige el conocimiento de la ilicitud de la conducta realizada o conocimiento de la antijuricidad, en razón de que la norma solo puede motivar al individuo si este conoce o entiende, bajo unos parámetros medios de razonabilidad, el contenido de la prohibición, y conociendo esto actúa de tal manera.

Exigibilidad de comportamiento diferente. El ordenamiento jurídico exige a la persona que ha tenido la opción de actuar de una manera diferente a como actuó y no lo hizo, es decir escogió el camino del delito.

12.3.3.2 Excluyentes de Culpabilidad

Las excluyentes de culpabilidad o causales de inculpabilidad son el aspecto negativo de esta. La presencia de cualquiera de ellas trae como consecuencia que una conducta que sea típica, antijurídica, no constituya delito por ausencia de culpabilidad.

Estas causales son: caso fortuito o fuerza mayor, la coacción, el estado de inconsciencia y el error.

Caso fortuito o fuerza mayor. Es aquel acontecimiento de origen interno o externo imposible de evitar aún en el caso de que sea previsible. También es fortuito cuando no solo el hecho es imprevisible sino cuando, a pesar de ser previsible, no puede evitarse ni si quiera con diligencia máxima. Debe existir un nexo causal entre la voluntad del agente y el evento producido.

Coacción. Es el empleo de la fuerza física o síquica presente o futura sobre una persona para lograr de ella un comportamiento de acción o de omisión, que en otras circunstancias voluntariamente no realizaría. Para que se configure la coacción se deben reunir los siguientes requisitos: primero que la coacción provenga de otra persona, segundo que sea actual, es decir que la violencia síquica o física se esté realmente desarrollando sobre el sujeto pasivo, mediante lesiones a su integridad física, o por la presencia de la amenaza de un mal posterior pero inminente en el caso de la coacción psicológica. El último requisito es que la coacción sea insuperable, es decir debe ser irresistible, ya porque el sujeto no puede vencerla cuando hablamos del empleo de la fuerza física, o porque no puede sobreponerse a ella cuando sea moral.

Error: Consiste en una falta de correspondencia entre lo que existe en el campo de nuestra conciencia y lo que hay en el mundo exterior; es decir una equivocada valoración de la realidad. Existen dos variantes del error, el de tipo y el de prohibición. En el primero el sujeto activo está equivocado pero convencido que su comportamiento de acción u omisión no es típico, y el error de prohibición surge cuando la persona cree que está obrando bajo alguna causal de justificación.

12.3.3.3 Imputación Objetiva

Artículo 25 Código Penal. “La conducta puede ser realizada por acción o por omisión. Quien tuviera el deber jurídico de impedir un resultado perteneciente a una descripción típica y no lo llevara a cabo, estando en posibilidad de hacerlo, quedará sujeto a la pena contemplada en la respectiva norma penal. A tal efecto, se requiere que el agente tenga a su cargo la protección en concreto del bien jurídico protegido, o que se le haya encomendado como garante la vigilancia de una determinada fuente de riesgo, conforme a la constitución o a la ley.

Son constitutivas de posiciones de garantía las siguientes situaciones:

- Cuando se asuma voluntariamente la protección real de una persona o de una fuente de riesgo, dentro del propio ámbito de dominio.
- Cuando exista una estrecha comunidad de vida entre personas.
- Cuando se emprenda la realización de una actividad riesgosa por varias personas.
- Cuando se haya creado precedentemente una situación antijurídica de riesgo próximo para el bien jurídico correspondiente.

El sujeto activo infringe el rol, respecto de las personas que están a su cargo, existe un menoscabo a la protección del bien jurídico tutelado.

13. RECOMENDACIÓN

Incluir en el Código penal en el Título XVII DELITOS CONTRA LA EXISTENCIA Y SEGURIDAD DEL ESTADO, dentro del CAPITULO SEGUNDO delitos contra la seguridad del Estado; el siguiente artículo.

Artículo 463a. Violación del Espacio Aéreo Nacional.

El que opere, permita o facilite que con aeronave, aerodino, globo, aeronave no tripulada o cualquier otro medio, se utilice el Espacio Aéreo Colombiano, sin autorización de la autoridad competente, incurrirá en prisión de (5) a (12) años y multa de diez mil (10.000) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

13.1 Desarrollo Esquemático

13.1.1 Tipo Objetivo

Sujeto Activo: Indeterminado singular.

Sujeto Pasivo: El Estado.

13.1.2 Conducta:

Verbo Rector: Utilizar.

Verbos complementarios: Operar, permitir, facilitar.

13.1.3 Elementos descriptivos:

De modo: La acción debe realizarse con aeronaves, aerodino, globo, aeronave no tripulada o cualquier otro medio.

De lugar: Dentro del Espacio Aéreo Colombiano.

13.1.4 Objeto Jurídico:

Seguridad del Estado.

Objeto Material fenomenológico. Soberanía, Seguridad Nacional.

13.1.5 Ingredientes Normativos

Se encuentra cuando el tipo penal exige que la conducta se realice sin autorización de la autoridad competente.

13.1.6 Clasificación del tipo:

Mera conducta: Se sanciona el solo hecho del actor al operar o permitir que se opere ese tipo de aeronaves sin autorización de la autoridad competente, ya que al ejecutar la acción pone en peligro la seguridad del Estado sin esperar a que la conducta ocasione determinadas consecuencias.

Tipo de peligro: porque con la ejecución de la conducta amenaza o pone en peligro el bien jurídico tutelado que es la seguridad del Estado.

Tipo de conducta instantánea: Ya que la realización del comportamiento descrito se agota en un solo momento.

Concurso: Heterogéneo sucesivo, ya que los hechos cometidos por el mismo agente acciones u omisiones, son de distinta especie, es decir se encuadran en diversos tipos penales; en este caso si el sujeto activo inicia el vuelo violando el Espacio Aéreo colombiano y además lleva consigo estupefacientes, artículo 376 C.P tráfico, fabricación o porte de estupefacientes.

Tentativa: No admite. Ya que es un delito de conducta instantánea que se agota en un solo momento.

Tipo Subjetivo

Modalidad dogmática: Normativamente doloso.

Complemento Subjetivo: Fin específico indeterminado.

Atipicidad subjetiva: Error de tipo sobre los elementos normativos, es decir que se equivoquen respecto de quien les haya emitido la autorización. Y error en el objeto fenomenológico.

13.1.6 Antijuricidad

Juicio de contradicción material: peligro efectivo a la seguridad nacional

Causa de justificación.

Inadmisibles: Consentimiento del sujeto pasivo, cumplimiento de un deber, actividad lícita, ejercicio de un derecho.

Admisibles: Estado de necesidad.

13.1.7 Culpabilidad

Causas de inculpabilidad:

Por inexigibilidad de comportamiento diferente: caso fortuito, fuerza mayor, coacción insuperable.

Por incapacidad de culpabilidad: causas de inimputabilidad.

Por falta de conocimiento de la antijuricidad: error de prohibición, es decir que el actor cree que está actuando dentro de una causal de justificación.

13.1.8 Fuentes

Fuentes Constitucionales: Artículos 2,3, 10, 58,150 numeral 16, 217,224.CN.

Fuentes internacionales: Convenio de Chicago 1944, Convenio de Tokio de 1963, Convenio de la Haya de 1970, Convenio de Montreal de 1999.

14. GLOSARIO

AERODINO: Aeronave más pesada que el aire, que se sostiene en vuelo principalmente por virtud de las fuerzas aerodinámicas⁹.

ÁREA PROHIBIDA: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está 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.

Las aeronaves militares, incluyendo las de la Policía Nacional, podrán volar estas áreas, previa autorización del Comando Aéreo que tiene la responsabilidad de la vigilancia y el control de la respectiva área.

ÁREA RESTRINGIDA: Espacio Aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales del Estado colombiano, dentro de la 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 realizar únicamente si se cumple con determinadas condiciones; en algunos casos implica el seguimiento de normas antes y después de sobrevolar esta área y previa autorización de la FAC. Las aeronaves militares, incluyendo las de la Fuerza Aérea y la Policía Nacional, podrán volar dichas áreas o previa coordinación con los Comandos o Grupos Aéreos que tiene bajo su responsabilidad la vigilancia y control de la respectiva área.

AERONAVE DEDICADA AL TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS: Según la definición del Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito en Montreal el 23 de septiembre de 1971, se define como aquella aeronave en vuelo cuando el fin principal del vuelo o la operación de la aeronave consista en :

⁹ COLOMBIA. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL. Reglamento del Aire. Definiciones. Pág. 6

1) El transporte ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas (de acuerdo con la definición de la convención de 1998) o el viaje de la aeronave al lugar donde ilícitamente recibe estos estupefacientes o sustancias psicotrópicas o el regreso de la aeronave después del transporte ilícito de dichos estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o

2) El transporte del producto que resulte directamente de una operación ilícita de esos estupefacientes o sustancias psicotrópicas (o el viaje de la aeronave al lugar donde entrega o recibe este producto).

AERONAVE HOSTIL: El registro de la violación del Espacio Aéreo Nacional por parte de una aeronave con fines presuntamente ilícitos o la indicación de una amenaza por parte de un aerodino contra los centros vitales de la Nación, la población, sus recursos y las Fuerzas Militares es considerado como un hecho hostil y la aeronave que lo realiza como aeronave hostil. Esta situación obliga a la aplicación de la fuerza para minimizar o evitar el propósito del enemigo.

CENTRO DE COMANDO Y CONTROL FUERZA AÉREA (CCOFA):

Organización, Instalaciones y medios de la Fuerza Aérea, parte esencial y cabeza del sistema C3I2, que integra las funciones de Centro de Operaciones, Defensa Aérea y Comunicaciones de Tránsito Aéreo, mediante el cual el Comandante de la Fuerza Aérea investido de autoridad legal planea, dirige, coordina y controla los medios aéreos disponibles para el cumplimiento de la misión

DEFENSA NACIONAL: El conjunto de medidas y actividades, tendientes a alcanzar y mantener la situación de seguridad nacional, es decir, es el medio del que se vale el estado para lograr uno de sus más importantes fines: la seguridad¹⁰.

DETECCIÓN: Es la observación registrada por el Centro de Comando y Control y los sensores radar que determina la ubicación geográfica, rumbo, velocidad, altura, activación o no del código transpondedor en tiempo real de una aeronave, así como la información cronológica

¹⁰COLOMBIA. FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Seguridad y Defensa Nacional FFMM -3-43 reservado, primera edición 1996. Pág. 25

del desplazamiento y demás características que las capacidades del sistema puedan brindar sobre la misma. Asimismo, se considera como una fuente de detección visual la información suministrada por unidades en tierra de la Fuerza Pública u otros medios (plataformas aéreas de alerta temprana).

EVENTO ABD: Un evento ABD consiste en la aplicación de los procedimientos operativos y de seguridad descritos en el convenio entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República de Colombia relativo al programa de supresión del tráfico ilícito aéreo de estupefacientes y sustancias psicotrópicas *AIR BRIDGE DENIAL "ABD"* firmado en abril 28 del 2003 (con sus modificaciones y adiciones posteriores, y anexos) a una aeronave civil en particular.

IDENTIFICACIÓN: Es la acción de obtener información de la matrícula de una aeronave y su plan de vuelo, mediante correlación con la Autoridad ATS. El CCOFA o los Puestos Adelantados de Control (PAC), en coordinación directa con los centros de control ATS a nivel Nacional y Regional, verifican el plan de vuelo de la aeronave de interés detectada. Asimismo, mediante escucha de las frecuencias de radio, de control o de información de vuelo apropiadas al sector donde se este desarrollando el vuelo.

INTERCEPTACIÓN: Es el procedimiento por medio del cual se dirige a una aeronave de Seguimiento Cercano, Combate o de Ataque de la FAC hacia una aeronave sospechosa con el propósito fundamental de identificarla. Cumplido lo anterior, se procederá a determinar las intenciones del piloto de la aeronave sospechosa, hacerla regresar a su ruta planeada, guiarla fuera de una zona restringida o prohibida y si es del caso, darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado por la FAC.

INTERESES NACIONALES: Es la relación existente entre la nación y algo que ella considera necesario obtener para su desarrollo y para su seguridad, es decir, para su bienestar¹¹.

¹¹COLOMBIA. FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Seguridad y Defensa Nacional FFMM -3-43 reservado. Óp. Cit., p.21.

INMOVILIZACIÓN: Acción de impedir la movilización de una aeronave después de aterrizar, hasta el momento en que se haga presente una autoridad judicial competente con el fin de enterarla de los hechos y entregarla a órdenes de la misma.

JIATF-S: (*Joint Interagency Task Forcé South*). Fuerza de Tarea Conjunta del Comando Sur de los Estados Unidos de Norteamérica.

NEUTRALIZACIÓN: Acción de impedir que una aeronave catalogada como hostil ejecute la amenaza presentada con la violación del Espacio Aéreo. La neutralización abarca desde la desviación, la inmovilización y hasta la inutilización de la aeronave hostil ya sea en vuelo o en tierra; dicha autorización es emitida por el Comandante de la Fuerza Aérea.

OBJETIVOS NACIONALES: Es la manifestación objetiva de los intereses nacionales mediante la fijación y adecuada difusión de metas o resultados concretos por alcanzar en los distintos campos y dentro de un determinado periodo de tiempo.

OACI: Organización de Aviación Internacional, Es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por la Convención de Chicago para estudiar los problemas de la Aviación Civil Internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial.

PLATAFORMAS AÉREAS DE VIGILANCIA: Aeronaves dotadas con sistemas electro-ópticos y/o sistemas radar para detección de aeronaves, de blancos en tierra o la vigilancia del espectro electromagnético, con el fin de ejercer funciones de vigilancia y control del espacio aéreo. A través de estas mismas se podrá ejercer el Comando y Control subordinado al CCOFA.

PLATAFORMAS AÉREAS EXTRANJERAS: Aeronave que ostenta matrícula extranjera dotadas con sistemas especiales de detección, seguimiento, recolección de datos e información y reabastecimiento en vuelo; en contribución al desarrollo de misiones típicas

relacionadas con el control del espacio aéreo (Defensa Aérea) y multiplicación de la fuerza (reconocimiento e inteligencia aérea y reabastecimiento en vuelo).

PLATAFORMAS AÉREAS DE SEGUIMIENTO CERCANO: Son aeronaves que están equipadas con sensores y equipos especiales para el seguimiento o acercamiento a aeronaves de interés, manteniendo cierto el grado de seguridad apropiado para la aeronave seguida, monitoreada o interceptada, así como para la misma plataforma.

PERMISIÓN: Autorización para que la aeronave interceptada una vez aclarada su situación continúe el itinerario de acuerdo a su plan de vuelo, o una vez dirigida fuera de un área restringida o prohibida continúe su vuelo.

PISTAS CLANDESTINAS: Son todas aquellas áreas o campos de aterrizaje que no poseen permiso de operación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

RENDICIÓN: Evento en el cual la aeronave interceptada acata las órdenes y por lo tanto se suprimirá el empleo de las armas y se darán instrucciones a la aeronave interceptada de dirigirse a la Base Aérea de la FAC más cercana o a un campo controlado por las Fuerzas de Superficie.

SEGURIDAD NACIONAL: Es la situación en la cual los intereses de la nación se hayan cubiertos de interferencias y perturbaciones sustanciales¹².

TRAZA DESCONOCIDA (TD): Es la traza que se detecta en un espacio aéreo fuera del Territorio Nacional, con código transpondedor activado y sobre la cual no es posible alcanzar su identificación.

¹²COLOMBIA. FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA. Manual de Seguridad y Defensa Nacional FFMM -3-43 reservado. Óp. Cit., p.22.

¹³ Ibid., p. 32

TRAZA DE INTERES (TDI): Es la traza observada dentro del Espacio Aéreo Colombiano que por sus características de vuelo presenta una situación especial que requiere una identificación y seguimiento hasta establecer su estado de legalidad.

TRAZA DE INTERES DESCONOCIDA (TID): Es la traza observada fuera del Espacio Aéreo Nacional que no puede ser identificada, la cual por sus características de vuelo representa interés para el control de Espacio Aéreo y demanda la ejecución de una acción inmediata para alertar los medios con que cuenta la Defensa Aérea.

TRAZA SOSPECHOSA (TS): Es la traza que por sus características de vuelo se encuentra fuera de las normas o reglas de aeronavegación o de Seguridad Nacional.

TRAZA HOSTIL (TH): Una aeronave se considera hostil cuando se encuentra violando el Espacio Aéreo Nacional y luego de ser identificada e interceptada como aeronave sospechosa, no atiende las normas y procedimientos indicados por su interceptor.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL (UAEAC): La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico - social y de relaciones internacionales.

VID: (*visual identification*), Procedimiento de interceptación adelantado por una aeronave interceptora o una plataforma de seguimiento cercano para tratar de lograr obtener la mejor descripción física de una aeronave sospechosa, como mínimo el tipo de aeronave y número de motores, y de ser posible el color, número de matrícula y cualquier otra característica que permita determinar o el grado de legalidad de la aeronave interceptada y/o de su plan de vuelo.

VIOLACIÓN DEL ESPACIO AÉREO: La violación del espacio aéreo ocurre cuando éste se vuela sin someterse a las restricciones que el Estado detentador de su soberanía ha establecido legítimamente¹³. gaceta Oficial No 39.149 del 17 de marzo de 2009. Óp. Cit., p.1260.

MAPELLI, Enrique. Violación del espacio aéreo e interceptación de aeronaves. Madrid. Ministerio de justicia. 1984. Pag. 12.

Referencias

- Ambrosini, A. (1949). *Instituciones de derecho de la aviación*. Buenos Aires: Depalma.
- Arango, M. J., & Child, J. V. (1984). *Narcotráfico Imperio de la Cocaína*. Percepción Ltda.
- Asamblea Nacional Constituyente 1991. (2014). *Constitución Política de Colombia 31 edición*. Bogotá: Legis.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. (2009). *Ley de Aeronáutica Civil*. Caracas: Imprenta Nacional Bolivariana.
- Bardesio, J. (2013). Necesidad de Promover una Ley de Derribos. *Estrategia*, 75-90.
- Cerdá, H. (1993). *Los elementos de la investigación*. Bogotá: El Buho Limitada.
- Clodfelter, M. (2001). El Poder Aéreo contra los Enemigos Asimétricos. *Air Power Journal*.
- Congreso de Colombia. (2000). *Código Penal Colombiano*. Bogotá: Congreso de la República.
- Convenio de Aviación Civil Internacional. (7 de Diciembre de 1944). *Transparencia*. Obtenido de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_147.pdf
- Convenio de Chicago. (1944). *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Chicago: OACI.
- Departamento Nacional de Planeación. (2010). *Elementos Básicos sobre el Estado Colombiano*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- DIDAR. (2013). Estadística Defensa Aérea . Subdirección de Seguimiento y Análisis.
- Enciclopedia Jurídica*. (2014). Obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/fuentes-del-derecho-aeronautico/fuentes-del-derecho-aeronautico.htm>
- Folchi, M. (1977). *Caracteres del Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires: Astrea.
- Forero, D. (2011). Velos Ilicitos, un peligro para la aviación mundial en el hemisferio occidental. *Revista de las Fuerzas Armadas No.220*.
- Forero, D. A., & Santos, H. Y. (2011). Proyecto COLOMBEX-FACSSA . *Bases aéreas avanzadas para el lanzamiento de operaciones combinadas contra el terrorismo y otras amenazas asimétricas en el hemisferio occidental*. Bogotá D.C.: ESDEGUE CURSO CEM-2011.
- Fuerza Aérea Colombiana. (2013). *Manual de Doctrina Básica, Aérea y Espacial*. Bogotá: Imprenta Fuerzas Militares de Colombia.

- Fuerza Aérea Colombiana. (s.f.). *Fuerza Aérea Colombiana*. Obtenido de Reseña Histórica del Derecho Aéreo: <https://www.fac.mil.co/wap/index.php?idcategoria=2178>
- Güell, S. (2010). Concepto y naturaleza jurídica de las organizaciones no estatales en derecho internacional. En M. d. España, *Los actores no estatales y la seguridad internacional* (págs. 31-34). Madrid: Ministerio de Defensa Español.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2010). *Metodología de la Investigación Quinta Edición*. México: Mc Graw Hill.
- Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (2012). *La seguridad se hace*. Recuperado el 20 de 07 de 2014, de http://laseguridadsehace.com/Archivo/Policia/Reclamar_Radarizacion_de_Espacio_Aereo/proyecto_de_ley.pdf
- Hurtado, J. (2010). *Guía para una comprensión Holística de la ciencia*. Bogotá: Ediciones Quirón.
- Lemoine, M. (1947). *Traité de Droit Aérien*. París: Sirey.
- Ley de Control para la Defensa Integral del Espacio Aéreo. (01 de 06 de 2012). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, págs. 1-8.
- Littuma, M. (2013). *Interdicción Aérea en Brasil y Colombia y su incidencia en el tráfico aéreo asociado al narcotráfico 2001-2011; consideraciones para Ecuador*. Quito: Escuela de Estudios Estratégicos de Ecuador.
- Madrid, M. (2005). *Diccionario de la constitución Política de Colombia tercera edición*. Bogotá: Librería Ediciones del profesional limitada.
- Movimiento Somos Colombia. (2006). *Estudio Viabilidad del Código Aeronáutico Colombiano*. Bogotá: Oficina de Asistencia Técnica Legislativa .
- Moyano, C. (2011). El Protocolo de Montreal de 1984 y la Violación del Espacio Aéreo por Aeronaves Civiles. *Revista Jurídica. Boletín Mexicano de Derecho Comparado No. 76*, 20-30.
- North American Aerospace Defense Command. (18 de 05 de 2010). *NORAD*. Recuperado el 15 de 08 de 2014, de <http://www.norad.mil/AboutNORAD.aspx>
- ONU. (14 de Diciembre de 1984). *Declaraciones y Convenciones que figuran en las Resoluciones de la Asamblea General*. Obtenido de NACIONES UNIDAS: <http://daccess-ods.un.org/TMP/5145831.70413971.html>
- Pabon, P. (2006). *Código Penal Esquemático*. Bogotá: Ediciones Doctrina y Ley Limitada.

Ramírez Bulla, G. (2008). El ejercicio de la soberanía territorial de acuerdo con los tratados y principios del Derecho Internacional. El caso colombiano. *Derecho del Estado No. 21*, 10-34.

Reyes, A. (1989). *Tipicidad*. Bogotá: Temis.

Reyes, A. (1989). *Tipicidad sexta edición*. Bogotá: Temis.

Reyes, A. (1998). *Derecho Penal*. Bogotá: Temis S.A.

Subdirección Seguimiento y Análisis DIDAR. (s.f). *Movimiento Ilegal 7024*. Bogotá: Dirección de Defensa Aérea.

Tapia, L. (1980). *Curso de Derecho Aeronáutico*. Barcelona: Bosch.

U.S. Department of Homeland Security. (2012). *Implementing 9/11 Commission Recommendations*. Washington: U.S. Department of Homeland Security.

... DE LAS PP. AA.

"TOMAS RUEDA VARGAS"



057475