
NECESIDAD DE PROMOVER UNA LEY DE DERRIBOS

Julio Bardesio¹

Estrategias para modernizar las políticas de Defensa Aérea, que protejan el desarrollo del Uruguay vertical, de las amenazas del Siglo XXI.

INTRODUCCIÓN

La adquisición de los radares Lanza, integrados a un sistema de mando y control, que permite el control efectivo del espacio aéreo nacional, implicó un salto hacia el futuro para la Fuerza Aérea Uruguaya; quizás siendo éste, el primer mojón de la necesaria modernización de nuestra institución.

Esta nueva capacidad nos permite ejercer el control efectivo del espacio aéreo, posicionándonos en condiciones de detectar una irregularidad y actuar sobre la misma. Por lo que, la tarea fundamental de la Fuerza Aérea adquiere otro nivel y nos permite visualizar un Uruguay vertical de enorme potencial. Donde la incorporación de tecnología nos modifica el paradigma de nuestra misión y por lo tanto es necesario que la modernización también alcance a nuestro marco legal y nuestros procedimientos.

Como contraparte, se actualizan las amenazas, generando nuevos escenarios, donde el delito y la violencia alcanzan una nueva dimensión, e invaden a un muy sensible medio aéreo. Las organizaciones vinculadas al tráfico de personas, armas, sustancias ilegales y los grupos terroristas han demostrado capacidad de conducir operaciones aéreas de magnitud, afectando los intereses fundamentales de los Estados, sin reconocer fronteras; por lo que se presentan como los nuevos elementos a disuadir.

En este contexto, nuestra Fuerza se debe adiestrar y preparar, para reconocer y enfrentar a una amenaza que no va a representar una fuerza militar de proporciones, pero con un potencial de destrucción de características bélicas. Desarrollando y proponiendo herramientas eficientes, que respondan adecuadamente a lo que el Estado se compromete a cumplir a nivel internacional.

Atendiendo a la problemática, se plantea si es necesario promover la aplicación de una ley de derribos, para ejercer el control del espacio aéreo y brindar Seguridad Nacional.

¹ Egresó de la Escuela Militar de Aeronáutica en 1998, está calificado Piloto Instructor de Combate en A-37B desde el 2007. Es Instructor del Centro de Instrucción Aire Superficie y de la Escuela de Comando y de Estado Mayor Aéreo. Ha realizado en la Fuerza Aérea Uruguaya los Cursos de Instructor Académico, de Comando, Investigación y Prevención de Accidentes y en la República Argentina los Cursos de Oficial de Cooperación Aire Superficie, de Empleo de Grandes Fuerzas, Táctica Aire-Aire, Seguridad de Vuelo y Comandante de Misión. Ha participado como piloto operativo en los ejercicios combinados de transferencia de vuelos irregulares URUBRA con la Fuerza Aérea del Brasil y RIO I, II y III con la Fuerza Aérea Argentina. jbardesio@fau.mil.uy
Fecha de presentación del artículo: agosto de 2012.

I.1. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Posterior a los atentados que tuvieron lugar el 11 de setiembre de 2001, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en orden a atender el nuevo contexto mundial y brindar mayores niveles de seguridad operacional, se propuso revisar los convenios en la materia.

Los atentados expusieron la fragilidad de la actividad aeronáutica general a la violencia, con los consecuentes efectos económicos, políticos y sociales. Afectando al medio más masivo, veloz y eficiente para el transporte de pasajeros y cargas a grandes distancias.

Oportunamente el Estado Uruguayo se adhirió a lo propuesto por la OACI y dio lugar a los decretos 437/01 y 267/03 que crean y regularizan la Policía Aérea Nacional estableciendo los procedimientos AVSEC y complementan al Código Aeronáutico, ratificando en los hechos, que esta responsabilidad asumida por el Estado Uruguayo como parte del Convenio de Chicago, es delegada en la Fuerza Aérea Uruguaya.

Los decretos anteriores reafirmaron que la Fuerza Aérea Uruguaya tiene como misión fundamental dar seguridad exterior e interior, según el Art. 3º de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea N° 14.747, dentro de su jurisdicción, la cual también define el Art.6º, como la totalidad del espacio aéreo jurisdiccional de la República.

Las normas aprobadas, expusieron el interés del Estado en garantizar la seguridad de las operaciones y orientaron el esfuerzo de la Fuerza Aérea, aumentando los sistemas de seguridad en los aeropuertos e incrementando el control del espacio aéreo con la implementación de un sistema actualizado de vigilancia y control.

I.2. SITUACIÓN REGIONAL

La región ha visto la proliferación en sus territorios de actividades delictivas vinculadas al narcotráfico, con gran impacto social y económico. Afectando cada día a millones de habitantes en el continente, generando millones de dólares, que no solo ayudan a financiar al crimen organizado sino que también pueden costear actividades terroristas.

Estas organizaciones criminales han desafiado el poder de los Estados, apostando energicamente a la violencia y la corrupción. Decididos a enfrentar este tráfico y como respuesta a las presiones de la comunidad internacional y la opinión pública, varios países Latinoamericanos, incluyeron o estudian la inclusión dentro de su orden jurídico, de leyes de derribo contra aeronaves vinculadas al narcotráfico.

Para este análisis, la región se extiende hasta los Estados Unidos y Europa; la razón radica en que se deben compartir protocolos de seguridad, para aquellos vuelos que cubren las rutas que nos unen a estos destinos.

Los países vinculados a la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte), más expuestos a las amenazas de ataques terroristas, desarrollaron el concepto de "renegado", como respuesta al empleo de aeronaves civiles como armas; estableciendo un protocolo estandarizado para la vigilancia y el control sobre el espacio aéreo europeo y norteamericano. Que prevé la utilización de la fuerza de manera de destruir o neutralizar una

aeronave de uso civil, que es empleada para afectar la seguridad o los intereses de sus Estados.

I.3. SITUACIÓN OPERATIVA Y LA LEGISLACIÓN URUGUAYA

La Fuerza Aérea desarrolla en la actualidad dos tareas al momento de ejecutar y cumplir misiones de control de espacio aéreo, que son de Policía Aérea y de Defensa Aérea.

La función de Policía Aeronáutica se cumple a diario, controlando la totalidad de la actividad aérea sobre el territorio nacional. Utilizando como referencia el Código Aeronáutico y el AIP Uruguay (Publicación de Información Aeronáutica para Uruguay). Si bien la ley Orgánica la preveía desde su promoción, esta tarea ha cobrado actualidad y vigencia posterior a la promulgación de los Decretos 437/01 y 267/03. Las políticas y la estructura de la Fuerza Aérea se han modificado desde entonces, adoptando la visión de involucrar a la totalidad de sus elementos en procura del cumplimiento de la misión asignada por la ley.

En funciones de Policía Aérea, ante la presencia de una irregularidad o de un comportamiento sospechoso y de requerirse, se ordena el despegue de los interceptores para ser guiados a la identificación visual. Luego de comparar la información visual obtenida por el piloto interceptor, con la disponible en el Centro de Operaciones Aéreas, se establece el contacto con la aeronave interceptada utilizando lo previsto en el Anexo 2 de la OACI.

El inconveniente surge en caso de que la aeronave se comporte de forma agresiva o que ignore las órdenes impartidas por el interceptor o la agencia de Control involucrada, de acuerdo a la reglamentación vigente no se autoriza el uso de la fuerza y la presencia de los interceptores nunca debe poner en riesgo la integridad de la tripulación y sus pasajeros. Agotada esta fase y en caso de que la aeronave interceptada continúe ignorando las órdenes recibidas, no queda más que acompañar el vuelo del infractor hasta que aterrice en territorio uruguayo o sea transferido a los controles militares de los países vecinos, si abandona nuestro espacio aéreo.

La tarea de Defensa Aérea, emplea los mismos medios, pero con mayor intensidad y concentración, orientados a evitar el empleo del medio aéreo por parte de un enemigo potencial. En la práctica, se determina un espacio aéreo específico, donde existe un blanco militar que se debe proteger; cuando una aeronave es considerada hostil, se autoriza el uso de la fuerza, la justificación y la intensidad de la respuesta va a depender de las reglas de empleo definidas para la operación.

Quizás se puede entender que por lo específico de la tarea, es propia de un estado de guerra o de una situación de crisis. Sin embargo, este tipo de actividad, es cada día más requerida debido a los protocolos de seguridad establecidos por Organismos Internacionales, Estados o personalidades que concurren con sus delegaciones a nuestro país. Por lo tanto, cuando aceptamos la presencia en nuestro territorio de estos actores internacionales, no podemos desconocer que quienes los amenazan están constantemente buscando la oportunidad de ejecutar su acción, la que puede traducirse en una incursión o en un atentado. Esta agresión, de concretarse con medios no tradicionales, es decir empleando

aeronaves civiles, expone con énfasis una gran debilidad de nuestras normas y de nuestros procedimientos.

Entonces, una aeronave civil que comete en principio una irregularidad, detectada por las tareas de vigilancia de la Policía Aeronáutica y que se dirige a un punto estratégico, se transforma en una amenaza con potencial de destrucción de proporciones, afectando la seguridad nacional requiere una respuesta con la intensidad propia de la Defensa Aérea.

De la descripción operativa, se infiere que la legislación uruguaya no prevé el empleo efectivo y legal de la fuerza contra estas nuevas amenazas. En el hipotético caso de que se requiera aplicar una medida extrema, será necesario que se haga dentro de una normativa adecuada que le brinde a la Fuerza Aérea y a la sociedad, seguridad y certeza.

DESARROLLO

I.1. LEY 14.305, CÓDIGO AERONÁUTICO

La ley 14.305 que se encuentra en vigencia desde el 29 de noviembre de 1974, es la norma que tiene como objeto de aplicación según el Artículo 2º, regir *“la actividad aeronáutica y los servicios vinculados directa o indirectamente con la utilización de aeronaves públicas y privadas,...”* y la misma contiene artículos que establecen conceptos relevantes ante la investigación planteada.

En el Artículo 18º, se establece la Coerción según el siguiente enunciado: *“La inobservancia de las órdenes impartidas por la autoridad aeronáutica en materia de circulación aérea, dará derecho al empleo de la fuerza en los casos y circunstancias que establezca la reglamentación, quedando excluida toda responsabilidad del Estado por los daños y perjuicios emergentes.”* El uso de la fuerza está previsto por ley pero requiere de reglamentación, y ésta se ajusta a lo establecido por la OACI en el documento 9433-AN/926, que se transcribe y se publica en el AIP URUGUAY ENR. 1.12-1 (Información de ruta), donde el Consejo de la OACI, por considerar que la interceptación de aeronaves civiles representa en todos los casos un peligro posible, recomendó que la interceptación se debía evitar y únicamente podía efectuarse “como último recurso”; advirtiendo que dicho procedimiento sólo podría realizarse con el fin de: a) determinar la identidad de la aeronave y b) proporcionar cualquier guía para la navegación que sea necesaria para la realización segura del vuelo.

No considera este documento la posibilidad que aeronaves civiles sean utilizadas de forma temeraria e ilegal, pudiendo causar daños o delitos de proporciones, cuyo poder de fuego es comparable al de un arma militar, como quedó evidenciado el 11 de setiembre de 2001 en la ciudad de Nueva York.

En referencia al empleo de la actividad aérea civil como vehículo de los actos delictivos perpetrados por organizaciones mafiosas vinculadas al tráfico de armas, narcóticos, uranio, personas, etc., el Código aeronáutico establece sanciones en sus Artículos 198º al 208º contenidos bajo el Título XVII, DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA, los cuales son penados de acuerdo a su naturaleza con multas, prisión o penitenciaría.

Es interesante conocer los delitos y las sanciones previstos por la norma analizada. Entonces tomando por ejemplo los Artículos 198^o y 200^{o2} se puede observar que se castiga los actos violentos involucrados con la actividad aérea, con penas que alcanzan en sus máximos punitivos de ocho a los dieciséis años de penitenciaría. De la misma forma los Artículos 206^o y 207^{o3} se ocupan de aquellas situaciones donde las aeronaves vuelan de forma clandestina o ingresan deliberadamente a zonas prohibidas.

Entonces podemos afirmar que quién utilice el medio aéreo y sus facilidades de forma ilegal, fraudulenta, temerosa o violenta, será castigado utilizando una legislación de aplicación exclusiva.

I.2. EXPERIENCIA DE APLICACIÓN LEY DE DERRIBOS EN EL BRASIL

La República Federativa del Brasil incluyó en su marco jurídico la Ley N° 9.614, llamada ley de derribos. Por la proximidad geográfica y la influencia política del Estado vecino, es importante describir y evaluar los efectos producidos por una norma que pretende responder a la problemática planteada.

La ley de derribo puesta al servicio de la Fuerza Aérea del Brasil no destruyó aeronaves vinculadas al narcotráfico, y es probable que nunca se compruebe su efectividad, debido a que ninguna aeronave pueda ser derribada sin la certeza, de que las autoridades aeronáuticas o el piloto terminen en el banquillo de los acusados. Si bien la norma contaba con el apoyo político y gran aprobación en la población, no logró salir del campo teórico; inadvertidamente se disparó una profunda discusión de carácter constitucional, donde el inconveniente se presenta en la jerarquía de la ley promulgada y su lugar en orden jurídico brasileiro.

Una ley ordinaria que se ubica jerárquicamente subordinada a la Constitución, no puede ignorar lo que la misma expresa y en este caso, si el piloto que ejecutara el tiro de destrucción, derriba a la aeronave, causándoles la muerte a sus tripulantes o pasajeros, los estaría condenando a muerte, algo que la Constitución del Brasil prohíbe explícitamente.

Planteada la incertidumbre jurídica, el cuerpo judicial y la autoridad aeronáutica realizaron consultas y estudios que ayudaran a despejar las dudas planteadas. La discusión

² Artículo 198 Delitos contra la Seguridad de la Navegación Aérea. Quién realizare, en una aeronave en vuelo, cualquier acto de violencia contra la misma, su tripulación o personas a bordo. Se apoderare de la aeronave, o de su carga o la hiciere cambiar de ruta hallándose en vuelo, empleando como medio el fraude o la violencia. **La pena será de seis meses de prisión a dieciséis años de penitenciaría.**

Artículo 200 (Peligro para el hecho aviatorio y extremos vinculados a éste). El que de cualquier manera realizara actos que engendraren peligro para la seguridad de una aeronave, aeródromo o aeropuerto, o pudiera detener o entorpecer la circulación aérea, será castigado con **la pena de diez meses de prisión a seis años de penitenciaría.** Cuando del hecho derivara un accidente, **la pena será de dos a ocho años de penitenciaría.**

³ Artículo 206 (Conducción indebida o clandestina de aeronaves). El que condujere o hiciera conducir en forma clandestina o indebida, una aeronave sobre zonas prohibidas será castigado con **la pena de seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría.**

Artículo 207 (Vuelo en zonas prohibidas). El que con una aeronave, atravesare en forma clandestina o fraudulenta la frontera por lugares distintos a los establecidos por la autoridad aeronáutica o intencionalmente se desviare de las rutas aéreas fijadas para entrar y salir del país será castigado con **la pena de seis a veinticuatro meses de prisión.**

permanece, pues existen aspectos del Derecho Penal, del Proceso Penal y del Proceso Penal Militar que podrían brindarle apoyo a la ley de derribo, pero en la práctica su aplicación en la lucha contra el narcotráfico no tiene efectos en el campo operativo y no se observan cambios a corto plazo.

Observando los aspectos comunes con nuestro orden jurídico, es interesante observar que existen similitudes entre ambas cartas magnas. Las que prohíben la aplicación de la pena de muerte de forma explícita en el Artículo 46⁴ de la constitución del Brasil y en el Artículo 26⁵ de la constitución del Uruguay.

Tomando la experiencia del Brasil y la importancia que le da nuestra Constitución, a brindar todas las garantías individuales y la imperiosa necesidad de conducir un juicio justo, que cumpla con las formalidades establecidas por la ley⁶, es que podemos determinar: que una ley de derribos uruguaya tendría similares limitaciones de aplicación, en el combate contra el uso del medio aéreo por parte de organizaciones vinculadas al tráfico de personas, armas y drogas.

I.3. CONCEPTO “RENEGADE” OTAN

Posterior a los atentados que tuvieron lugar en los Estados Unidos en el 2001, donde se emplearon aeronaves civiles como armas terroristas, hubo modificaciones en las políticas de seguridad que se aplicaría a la aviación general, por el impacto superlativo que causaron a nivel de la opinión pública, económica, política y militar. Para las fuerzas de seguridad que tienen a cargo la defensa aérea de los diferentes Estados, se planteó con evidencia contundente que una nueva amenaza se presentaba y por lo tanto, se requería un estudio pormenorizado de sus características.

Por encontrarse directamente afectados los Estados Unidos y la Unión Europea nucleados en la OTAN, rápidamente desarrollaron doctrina al respecto y el análisis de la misma es el objeto de este capítulo, por lo tanto los conceptos y definiciones corresponden a la doctrina de la OTAN para ser utilizados en el control del espacio aéreo de la eurozona por el EUROCONTROL (Agencia de Control del Espacio Aéreo en la zona Euro).

Anteriormente los convenios y tratados que integraban los sistemas de defensa aérea de los Estados partes del tratado europeo tenían como objeto establecer los procedimientos

⁴ Artículo Nº46. **No habrá penas** 1. de muerte, salvo en caso de guerra declarada en los términos del artículo 84, XIX; 2. de carácter perpetuo; 3. de trabajos forzados; 4. de destierro; 5. crueles; Constitución República Federativa del Brasil, 1988.

⁵ Artículo Nº26. **A nadie se le aplicará la pena de muerte.** En ningún caso se permitirá que las cárceles sirvan para mortificar, y sí sólo para asegurar a los procesados y penados, persiguiendo su reeducación, la aptitud para el trabajo y la profilaxis del delito. Constitución República Oriental del Uruguay, 2004.

⁶ Artículo Nº 56. Nadie será considerado culpable hasta la firmeza de la sentencia penal condenatoria; Constitución de la República Federativa del Brasil, 1988.
Artículo Nº12. Nadie puede ser penado ni confinado sin forma de proceso y sentencia legal. Constitución República Oriental del Uruguay, 2004.
Artículo Nº18. Las leyes fijarán el orden y las formalidades de los juicios. Constitución de la República Oriental del Uruguay, 2004.

de cooperación para ejecutar acciones combinadas frente a amenazas comunes. Pretendía establecer un sistema de defensa aérea definido y desarrollado para neutralizar acciones militares que se catalogan perfectamente como “actos hostiles”, y que no incluyen el empleo de aviones comerciales como misiles de alto poder de destrucción.

El Concepto y la palabra clave “renegade” o renegado en español, es utilizado tanto en el ámbito civil como militar y está incluido en el documento OTAN MC-54-1 “Concepto de Defensa Integrada” (NATIADS - Nato Integrated Air Defense, Defensa Aérea Integrada OTAN), y se define como una plataforma aérea civil, que está siendo conducida de una forma tal que la hace ser sospechosa de ser usada como arma para llevar a cabo un acto terrorista.

Una aeronave “renegade” se identifica por su conducta o por procedimiento. Por conducta, desvío de ruta sin autorización, no cumplir con las instrucciones del ATC (Agencia de Control de Tráfico Aéreo) o por la pérdida de contacto radial con cambios de rutas sin autorizaciones. Por procedimiento, cambios de códigos de identificación electrónica sin autorización, utilizar el código 7500⁷ en el respondedor o utilizar fraseología aeronáutica no estandarizada.

No se agota el concepto “renegade” con la aviación comercial de pasajeros y carga, sumando como posibles agentes de peligro otras actividades aéreas tales como aviones ligeros, de fumigación, ultraligeros, parapentes, paracaídas motorizados, etc. Incrementando las posibilidades de la amenaza e incrementa el riesgo, pues todas estas actividades se desarrollan sin control de ninguna agencia de tránsito, debido a sus características y la porción del espacio aéreo que utilizan.

Definida la amenaza, la discusión se concentra en adiestrar a los sistemas de vigilancia y control para reconocerla en un contexto operacional totalmente diferente. En este caso no existe una fuerza de proporciones, con capacidad bélica, con un despliegue territorial previsible donde enfocarse, por el contrario la agresión puede provenir de cualquier parte. Esto también afecta al diseño de los sistemas de defensa aérea, debido a que en estas circunstancias, los puntos sensibles y de alto valor que deben ser protegidos pueden quedar expuestos, ya que los mismos fueron desarrollados para brindar seguridad en un teatro de operaciones, formando una cerca o un paraguas sobre el espacio aéreo europeo ante un eventual ataque por parte del bloque formado por los países nucleados detrás del pacto de Varsovia durante la guerra fría.

De todas formas, la OTAN le asignó la tarea a la Defensa Aérea y eso incluyó órganos de mando y control, los medios de vigilancia y detección, medios aéreos y antiaéreos y las redes de comunicaciones. No obstante, esta disposición, y en cualquier caso, la autoridad con responsabilidad de ordenar la neutralización o la destrucción de una aeronave “renegade” deberá ser siempre nacional, es decir, que pertenece al país al que corresponda el espacio aéreo de soberanía donde se lleva a cabo la acción de derribo. Esto no descarta el uso del sistema de defensa aérea OTAN, pero sí resalta quién es la autoridad que posee la responsabilidad de derribo.

⁷ Código 7500, corresponde al Código de interferencia ilícita, según Anexo 2 de la OACI.

Este proceso que requiere equilibrio entre las autoridades nacionales y los Estados partes del tratado, se inicia con las agencias de control de tránsito civil, quienes son las que primero detectaran una conducta que se ajuste en la definición de “renegade”. Es imprescindible y fundamental la coordinación que permita el rápido intercambio de información entre las agencias civiles y militares.

Es determinante la rápida comunicación con las autoridades involucradas en los procesos de toma de decisiones previstos para actuar en caso de Defensa Aérea. Este complejo procedimiento es la respuesta a un complejo problema y requiere que sean revisados todos los eslabones que forman la cadena, y esto sólo puede ser realizado con la ejecución de ejercicios y sus correspondientes evaluaciones.

De la experiencia europea podemos reconocer tres elementos primordiales; es extremadamente difícil identificar a un avión comercial como “renegade”, los tiempos de reacción son fundamentales, pues en breves minutos se debe poder implementar cualquier procedimiento, y por último, la cadena de mando para la toma de decisiones debe ser lo más corta posible y ubicarse lo más cerca posible a los niveles tácticos.

Los sistemas de defensa militares son empleados como último recurso, y cuando hayan fallado las políticas de prevención y de disuasión que poseen los Estados. Su empleo va a determinar una difícil y costosa solución, sin embargo esto no exime de reconocer lo importante de implantar el concepto “renegade” en las políticas de control del espacio aéreo, aunque requiera un esfuerzo de coordinación elevado.

I.4. LA LEY DE DERRIBOS Y LA LEGÍTIMA DEFENSA

Disparar algún tipo de munición sobre una aeronave en vuelo, implica que la misma sufra daños y dependiendo del lugar donde se produzcan los impactos, el vuelo de ésta puede verse comprometido, de tal forma que es previsible que la misma deba aterrizar de emergencia o que se destruya en el aire como consecuencia de mal funcionamiento o incendio. Entonces es bastante probable que al exponer una aeronave diseñada para cumplir con la actividad privada y comercial a fuego directo de un caza con poder bélico, la misma se destruya total o parcialmente. Destino que obviamente va a ser compartido por la carga y la tripulación que viaje en estas aeronaves.

Si disparamos sobre una aeronave en vuelo, debemos considerar que la consecuencia de nuestra acción puede ser la muerte de una o de varias personas, proyectando esta idea, a que esta acción es ejecutada a raíz del establecimiento de una política de Seguridad del Estado, es el Estado uruguayo el que debe considerar que derribar una aeronave en vuelo puede traer implícito la muerte de una o varias personas.

En un Estado de Derecho, como ocurre en el caso del Uruguay, se deben⁸ brindar las garantías del debido proceso a todos aquellos acusados o cuando se presume que se está cometiendo algún delito. El respeto a las garantías individuales, se extiende a lo explicitado en el Pacto de San José de Costa Rica Artículo 4º

⁸ Artículo 12; Nadie puede ser penado ni confinado sin forma de proceso y sentencia legal.

“Derecho a la vida”⁹, que en los casos en que no exista pena de muerte, no podrá ser impuesta por modificaciones de las leyes.

Por otro lado el Estado se ha comprometido a brindar seguridad a sus habitantes y no quedan dudas que ante una amenaza directa que ponga en riesgo la integridad de la Nación, el mismo debe actuar con las energías que se requiera para neutralizarla.

Existen argumentos en los principios generales del derecho, que son eximentes de responsabilidad penal, aplicables a situaciones donde se puede argumentar extremo peligro, legítima defensa o bien cuando se intenta evitar un mal mayor.

Estos eximentes de responsabilidad son objeto de análisis de doctrina dentro del derecho y por lo tanto requieren una debida evaluación por parte de especialistas en derecho internacional y derecho penal. Sin embargo es interesante lo que establece el Estatuto de Roma¹⁰ en su Artículo N° 31 “circunstancias eximentes de responsabilidad penal”¹¹, donde queda claro que son eximentes la defensa propia o de un tercero, que fuese esencial para la supervivencia propia o de un tercero o contra un uso inminente o ilícito de la fuerza. Estos eximentes expresados en la carta constitutiva de la Corte Penal Internacional, establecen que existen condiciones extremas donde se puede actuar en procura de garantizar el derecho y la integridad propia o de terceros.

De lo anterior se desprende que si conformamos un proceso de toma de decisiones debidamente reglamentado, con niveles jerárquicos claramente establecidos, le puede permitir al Estado actuar en legítima defensa, con celeridad y oportunismo sobre una amenaza. Respondiendo con la intensidad que requiera la situación; llegando al extremo de incluir el uso de la fuerza y sus consecuencias, siempre que lo actuado se encuadre en lo establecido anteriormente.

⁹ Artículo 4º, Pacto de San José de Costa Rica. 22 de noviembre de 1969. Ratificado en marzo de 1985.

1. Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.
2. En los países que no han abolido la pena de muerte, ésta sólo podrá imponerse por los delitos más graves, en cumplimiento de sentencia ejecutoriada de tribunal competente y de conformidad con una ley que establezca tal pena, dictada con anterioridad a la comisión del delito. Tampoco se extenderá su aplicación a delitos a los cuales no se la aplique actualmente.
3. No se restablecerá la pena de muerte en los Estados que la han abolido.
4. En ningún caso se puede aplicar la pena de muerte por delitos políticos ni comunes conexos con los políticos.
5. No se impondrá la pena de muerte a personas que, en el momento de la comisión del delito, tuvieren menos de dieciocho años de edad o más de setenta, ni se le aplicará a las mujeres en estado de gravedad.
6. Toda persona condenada a muerte tiene derecho a solicitar la amnistía, el indulto o la conmutación de la pena, los cuales podrán ser concedidos en todos los casos. No se puede aplicar la pena de muerte mientras la solicitud esté pendiente de decisión ante autoridad competente.

¹⁰ Estatuto de Roma; Los Estados partes del Estatuto establecen la Corte Penal Internacional.

¹¹ Artículo N° 31; 1. Sin perjuicio de las demás circunstancias eximentes de responsabilidad penal establecidas en el presente Estatuto, no será penalmente responsable quien, en el momento de incurrir en una conducta:... C) **Actuare razonablemente en defensa propia o de un tercero** o, en el caso de los crímenes de guerra, de **un bien que fuese esencial para su supervivencia o la de un tercero** o de un bien que fuese esencial para realizar una misión militar, **contra un uso inminente e ilícito de la fuerza**, en forma proporcional al grado de peligro para él, un tercero o los bienes protegidos. El hecho de participar en una fuerza que realizare una operación de defensa no bastará para constituir una circunstancia eximente de la responsabilidad penal de conformidad con el presente apartado.

CONCLUSIONES

Una ley de derribos tiene implícito la probable destrucción y muerte de sus tripulantes como consecuencia de aplicar un protocolo de seguridad sin que medie la actuación de la justicia. Una ley ordinaria que autorice el derribo de aeronaves por el sólo hecho de no acatar, lo que establece la autoridad aeronáutica, no observaría las garantías del debido proceso y se estaría violando el derecho a la vida. Este argumento impide el desarrollo de una legislación que explícitamente apruebe el derribo de aeronaves por el sólo hecho de infringir la ley.

Sin embargo, es necesario cubrir el vacío legal y de procedimiento para enfrentar una amenaza terrorista que utilice una aeronave en vuelo como arma dirigida hacia un objetivo político o económico.

Se entiende necesario que se defina el término “renegado” y se lo incluya en la normativa nacional, por la vía legal más adecuada. Para posteriormente, reglamentar los procedimientos que permitan el manejo de esta situación, ajustados a nuestra realidad operativa y organizacional. Lo que nos permitirá contar con un sistema de toma de decisiones en un escalón lo más cercano posible al nivel táctico, rápido, adecuado y legal, que sea una herramienta eficiente del sistema de defensa de la nación.

En tal sentido, la Constitución prevé en el Artículo N° 168 inciso 24) que le corresponde al Presidente y al Consejo de Ministros “Delegar por resolución fundada y bajo su responsabilidad política las atribuciones que estime convenientes”. Quién actué en estas circunstancias, debe tener presente lo que establece el Estatuto de Roma, en cuanto a los eximentes de responsabilidad penal; “no será penalmente responsable quien, en el momento de incurrir en una conducta:... C) Actuar razonablemente en **defensa propia o de un tercero** o, en el caso de los crímenes de guerra, de un bien **que fuese esencial para su supervivencia o la de un tercero** o de un bien que fuese esencial para realizar una misión militar, **contra un uso inminente e ilícito de la fuerza**, en forma **proporcional al grado de peligro para él, un tercero o los bienes protegidos.**”

Disponer de los medios con los que cuenta la Fuerza Aérea, para garantizar la seguridad en nuestro espacio aéreo, necesita de la colaboración de todos los operadores. Se requiere elevar los niveles de coordinación entre civiles y militares, promover la visión de que todos podemos aportar, de manera de lograr detectar con celeridad aquellos elementos que distorsionen la paz, transformando tecnología, leyes y procedimientos, en poderosas herramientas de disuasión.-

BIBLIOGRAFÍA

Brasil, Poder Legislativo (1988). Constitución de la República Federativa del Brasil. Brasilia: Cuerpo Legislativo.

Brasil, Poder Ejecutivo (1998). Ley N° 9614, Código Aeronáutico del Brasil. Brasilia: Gobierno del Brasil.

- Brasil, Poder Ejecutivo (2003). Decreto N° 5144, Reglamentario de la ley de derribo. Brasilia: Gobierno del Brasil.
- Centro de Guerra y Estado Mayor Aire (2002). La Defensa Aérea posterior a los Atentados del 2001. Madrid: Centro de Guerra y Estado Mayor Aire.
- Organización de las Naciones Unidas, Secretario General (1998). Estatuto de Roma. Roma: Secretario General de las Naciones Unidas.
- Uruguay, Poder Legislativo (1976). Ley N° 14.305, Código Aeronáutico del Uruguay. Montevideo: Poder Legislativo.
- Uruguay, Poder Legislativo (1976). Ley N° 14.747, Orgánica de la Fuerza Aérea. Montevideo: Poder Legislativo.
- Uruguay, Poder Ejecutivo (2001). Decreto N° 437/01, Reglamento de organización de la Policía Aérea Nacional. Montevideo: Poder Legislativo.
- Uruguay, Poder Ejecutivo (2003). Decreto N° 267/03, Programa de Seguridad de la Aviación Civil. Montevideo: Poder Legislativo.
- Uruguay, Poder Legislativo (2004). Constitución de la República Oriental del Uruguay. Montevideo: Cámara de Senadores.

