

EL TERRORISMO INTERNACIONAL EN EL ESPACIO AÉREO

THE INTERNATIONAL TERRORISM IN THE AIR SPACE

VICTORIANO PERRUCA ALBADALEJO

Doctorando. Programa de Doctorado de la Universidad de Educación a Distancia (UNED)

Resumen: En este artículo, sobre la base de la soberanía estatal, pretendemos repasar la práctica Internacional en torno a los casos de rescate y de derribo de aeronaves en vuelo por motivos de seguridad, entre los que están los de la lucha contraterrorista. Lo hacemos a la luz de la normativa internacional y de la novedosa aparición tecnológica de una nueva arma: los «drones». ¿Cuáles serían sus condiciones de legalidad?

Palabras clave: soberanía, lucha contraterrorista, los «drones» y su legalidad.

Abstract: In this article we talk to international costum and sovereignty about some air security operations against the terrorism, cases of rescue and break down aircrafts. In special, we want to know nowadays the legality conditions of drones as a new and dangerous arm. Is a legal arm?

Keywords: sovereignty, terrorism, drones and legality.

Recepción original: 19/07/2016.

Aceptación original: 10/10/2016.

Sumario: I. Introducción al terrorismo internacional en el espacio aéreo. II. La problemática del concepto del «espacio aéreo». III. El régimen especial de «las aeronaves de estado», con especial referencia a las militares. IV. El establecimiento de «zonas prohibi-

das». V. La repercusión de actos terroristas aeronáuticos en la normativa a nivel internacional. VI. El uso de los drones: VI.A. Su etimología y actualidad; VI.B. Los problemas legales; VI.C. El arma alternativa posible contra el *dron*. VII. Conclusiones.

I. INTRODUCCIÓN

Una de las «libertades» del aire consiste en rescatar a «*amigos*», heridos y náufragos, operación que puede estar inserta dentro una operación de lucha contraterrorista. Se trata de una operación que conlleva el uso previsto de la fuerza requerida *si coincide que el rescatado se encuentra en zona de conflicto u hostil*. Esta libertad tiene su importancia. Por encima de las libertades¹ del aire doctrinalmente defendidas y de los intereses comerciales y estratégicos, *en esta materia se parte de la base del reconocimiento de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo supra yacente a su territorio*².

II. LA PROBLEMÁTICA DEL CONCEPTO DEL «ESPACIO AÉREO»

La preocupación de los Estados por proteger su Seguridad Nacional e intereses económicos generó un *régimen consuetudinario internacional* en materia de navegación aérea –producto de los progresivos avances tecnológicos– que cristalizaría en la reglamentación ya escrita de **la Convención³ de París sobre Navegación Aérea de 13 de octubre de 1919** y en **la Convención⁴ de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944**.

¹ 1. Sobrevolar el territorio de un Estado sin aterrizar. 2. Aterrizar por motivos no comerciales (abastecimiento, reparaciones u otras escalas técnicas, **caso de rescates** de heridos, amigos y náufragos). 3. Desembarque de tripulación, pasajero, mercancía y correo en el territorio de la matrícula de la aeronave. 4. Embarque en esas mismas condiciones. 5. Embarque y desembarque en Estado distinto al de la matrícula de la aeronave.

² Ese reconocimiento como postulado básico no ha impedido destacar las importantes repercusiones que al menos en nuestro ámbito geográfico más cercano se derivan de una política común en materias como la de transporte aéreo (de la Comunidad Europea), la de medio ambiente (intracomunitario), y de la Defensa Nacional (para los tres Ejércitos).

³ *Gaceta de Madrid: Diario Oficial de la República* núm. 326, de 22 de noviembre de 1934.

⁴ Entró en vigor para España el 24 de octubre de 1968.

Por esta última Convención se constituyó **la OACI** (Organización de Aviación Civil).

Ni una ni la otra definen «*espacio aéreo*», pero de ambas se deduce que *el límite horizontal del espacio aéreo* es la extensión longitudinal de la suma del terrestre y del marítimo sometido a la soberanía estatal (abarcando así la tierra, las aguas interiores y el mar territorial). *Sin embargo, no delimita su límite vertical*. Aparecen así junto a otras⁵ la siguiente pregunta: ¿cuál es su «*frontera*»⁶ con el espacio ultraterrestre? **Lo único que está claro, aunque no se defina, es que el Estado subyacente es el titular exclusivo de la soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio**, toda vez que según se dispone por los Convenios advertidos (**art. 1**) «*Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio europeo situado sobre su territorio*», mientras que por Derecho Marítimo, a través del *Convenio sobre mar territorial y zona contigua de 1958* y el *nuevo Convenio sobre el derecho del Mar de 1982* (**art. 2**), siguiendo la misma pauta, afirman asimismo que la soberanía del estado ribereño «*se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial [...]*».

III. EL RÉGIMEN ESPECIAL DE LAS «AERONAVES DE ESTADO», CON ESPECIAL REFERENCIA A LAS MILITARES

El régimen común propio de **la Convención de Chicago** estipula que una aeronave de vuelo internacional *no regular* puede penetrar sobre el territorio de cualquier Parte Contratante sin recabar autorización o sobrevolarlo sin escalas, pero si el vuelo es *regular*, habida cuenta los intereses comerciales y económicos en juego, sí la necesita. Por lo que se refiere a ciertas aeronaves de Estado, *entre las que están las militares, las de policía y de aduanas*, desde luego que esa autorización también la necesitan, debiéndose recordar a este respecto que ya

⁵ ¿Se podría deducir del término «*aeronave*» en cuanto que es el espacio aéreo comprendido hasta donde un aparato de vuelo puede sustentarse en la atmósfera merced a las reacciones del aire? ¿Podrían servir al respecto los criterios «marítimos» de «líneas de base rectas» según la zona sobrevolada fuera rural o urbana, medioambiental o no protegida?, ¿se contemplan tales posibilidades en las diferentes rutas del tráfico aéreo?, ¿tienen todas ellas una delimitación vertical homogénea?, ¿se tienen aquí también en cuenta los criterios jurisprudenciales del principio de equidad, en su caso, y de equidistancia?, etc.

⁶ Tampoco lo hace el **Tratado de 1967 sobre los principios que han de regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluidos la Luna y otros cuerpos celestes**.

el **Tribunal Internacional de Justicia** en 1986 condenó⁷ a los EEUU por haber permitido vuelos no autorizados sobre el territorio de *Nicaragua*. Pero del conjunto de las obligaciones estatales propias de la lucha contra el terrorismo, podemos sobreentender que también hay un régimen especial que exceptúa al anterior, de tal suerte que el problema a solucionar con él es el siguiente: si la operación internacional y militar llevada a cabo con una aeronave de tal clase es ya la propia de la lucha antiterrorista internacional, a veces puede ocurrir que *al menos el Estado donde deba de llevarse a cabo dicha operación esté incumpliendo o no pueda cumplir con una obligación estatal previa, es decir, que la falta o incapacidad de su cooperación en la lucha antiterrorista venga en todo caso demostrada por la presencia de terroristas debidamente acreditados en su territorio*. Lógicamente, para que tal operación pueda tener éxito, habida tales circunstancias, y como en el caso del *ius in bello*, será necesario y legítimo que tanto su planificación, preparación y ejecución deban de tener el mínimo sigilo, secreto y confidencia precisos como para que la operación no se vaya al traste. Entendemos, pues, que la excepcional dispensa a un Estado o a una Organización Internacional de comunicar a ese Estado el tener que llevarla a cabo *se trataría de un estado de necesidad propio del imperativo militar de tal clase de operación no sólo ya de índole estatal en cuanto que su beneficio lo es también de toda la Comunidad Internacional*, no resultando aquí tampoco propicia la intervención previa del Consejo de Seguridad para llevarla a cabo por cuanto que resulta obvio que, incluso si se interpretara sólo como una acción de legítima defensa de un Estado contra otro, su intervención en todo caso sería *a posteriori* y limitada a la puesta de manifiesto o comunicación esperada de la operación en todo caso ya efectuada. Basamos esta postura acudiendo al **art. 89 del Convenio de Chicago**, según el cual: «*En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo*», significando que de su simple lectura no estipula el momento en que debe hacerse la comunicación referida, por lo que cabría –según defendemos– hacerla con posterioridad a la operación.

Una razón más para considerar la defensa de ese régimen especial sería la siguiente observación. Que asimismo, y *dentro del contexto operativo de unas reglas aeronáuticas propias y específicas de enfrentamiento* en tiempo de paz (lo que parece plausible pero **inaudito**),

⁷ Sentencia en el *asunto relativo a las actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua* (C. I. J., Rec. 1986: págs., 212, 251 y 292).

elevadas como tales a rango de Convenio Internacional, cuarenta años más tarde (1984) la Asamblea de la OACI modificó el **Convenio de Chicago de 1944** introduciendo el **art. 3 bis nuevo**.⁸ Esta norma, en cuanto que se refiere incluso *a tiempo de paz*, habla de aeronave *civil* (que no la militar), y que tiene como finalidad la salvaguarda de peligros para la Seguridad, **entre ellos el terrorista**, reconoce que los Estados, en el ejercicio de su soberanía, tienen derecho a exigir el aterrizaje en el aeropuerto que se designe *de una aeronave civil* que sobrevuele su territorio sin autorización o si existieran bases razonables para concluir que está siendo utilizada para cualquier propósito incompatible con los objetivos de dicha Convención, *debiendo, con todo, abstenerse de recurrir al uso de las armas contra aeronaves civiles en vuelo y, en caso de interceptación, no poniendo en peligro las vidas de las personas a bordo ni la seguridad de la aeronave*.

¿Regiría hoy esta norma nueva tras el 11-S?, ¿Cabe aquí la cláusula *rebus sic stantibus a raíz de tal fecha*? Téngase en cuenta que la explicación de aquella modificación convencional (por la vía de la

⁸ **Artículo 3 bis. a)** Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni de la seguridad de éstas. **La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.** **b)** Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene **derecho**, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del Derecho Internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con el párrafo a) del presente artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles. **c)** Toda aeronave civil **acatará** una orden dada de conformidad con el párrafo b) del presente artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la **obligación** de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales. **d)** Cada Estado contratante **tomará medidas** apropiadas *para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles* matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente de dicho Estado, *para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio*. Esta disposición no afectará al párrafo a) ni derogará los párrafos b) y c) del presente artículo.

introducción en su Texto del nuevo precepto referido) fue también el resultado en la realidad internacional de *una lección aprendida*: el derribo de una aeronave de Corea del Sur el día 1.IX.1983 por un caza soviético cuando aquélla sobrevoló sin autorización el espacio aéreo de la antigua URSS. Por tanto, habida cuenta *la nueva lección aprendida del 11-S*, más moderna aún, *a la pregunta realizada creemos que su contestación es afirmativa* porque hay que tener dos datos:

- Que según el propio Texto de esa Convención, en una interpretación sistemática con respecto del **art. 4^o** siguiente, no puede utilizarse la aviación civil «*para propósitos incompatibles con sus fines*».

- Que en el Derecho de gentes también existe una presunción: *la presunción «iuris tantum»* –al menos hecha valer en el Derecho de los conflictos armados–, según la cual las aeronaves que vuelen el territorio de un Estado beligerante sin previo aviso (como es el caso de un apoderamiento ilícito) presentan un indudable carácter militar y, por tanto, en ese contexto¹⁰ pueden ya ser atacadas. Esta presunción era uno de los fundamentos por los que cabe a nuestro juicio que esa aeronave también pueda ser jurisdiccional y no sólo aeronáuticamente «interceptada». Pero también puede llegar a justificar casos extremos de derribo de aeronave como la que en virtud de aquella presunción sufrió el avión coreano citado de 1983 y el Vincennes de 1988. **Por analogía con el Derecho de los conflictos armados**, no es descabellado pensar que a partir del 11-S pueda ser aplicable en un caso extremo para los supuestos de la lucha antiterrorista si hay más que una sospecha fundada de un vuelo regular con tal fin. Para caso tan límite como extremo, en España nuestra propia Ley de Defensa Nacional, en su exposición de motivos y en los trabajos preparatorios para su con-

⁹ **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.**

¹⁰ Entendemos que ese podrían ser los casos *notorios* del derribo de un avión **civil** ucraniano por baterías pro-rusas antiaéreas en 2014 con motivo de *la crisis Ucraniana* y de la invasión rusa a la península de *Crimea*, así como del derribo con muerte del piloto de un **caza** ruso Su-34 por dos F-16 de *Turquía* en la frontera turco siria en un ataque aire-aire de noviembre de 2015, una semana posterior a los atentados de *París* y **que constituye el incidente más importante entre un miembro de la OTAN y Rusia desde hace más de medio siglo.** De hecho, el Secretario General de la OTAN, *Jens Stoltenberg*, ha defendido a *Turquía* en ese incidente manifestando que tiene el derecho de defender su espacio aéreo dando por cierto la versión turca de que el caza ruso cruzó la frontera turca y aunque aquel piloto supuestamente muriera por disparos de milicianos turcomanos de *Siria* mientras descendía en paracaídas, hecho este último que si reúne ya los visos de calificarse como crimen de guerra. Vid., v.g, el **ABC de martes 1.12.2015** (: «*La OTAN respalda a Turquía tras el derribo del caza ruso*», *Sección de Internacional*, p. 33).

fección (a la vista de los sucesos del 11-S) se debatió que tal responsabilidad (de dar una orden de derribo) sería ya al más alto nivel (Presidente del Gobierno).

IV. EL ESTABLECIMIENTO DE «ZONAS PROHIBIDAS»

Por razones de seguridad pública o de necesidad militar, en términos dispuestos por el **art. 9** de la **Convención de Chicago**, cada Estado contratante puede restringir o prohibir *uniformemente* los vuelos de aeronaves extranjeras sobre ciertas zonas de su territorio (Zonas prohibidas) *siempre que su estorbo a la navegación aérea no sea innecesario, estatalmente discriminatorio, y, asimismo, debidamente avisado a la OACI. Son los mismos requerimientos de justificación jurídica tenidos en cuenta como para que, según la legislación internacional marítima (arts. 17 y 52 de la Convención del Mar)¹¹, y a diferencia de los buques, las aeronaves no tengan un «derecho de paso inocente» por ningún mar territorial de cualquier Estado, así como por las aguas archipelágicas de un Estado de tal clase (el *Indonesio*, por ejemplo, y no de un archipiélago de Estado, como en *España con Canarias*). El derecho de la aeronave sobre tales zonas marítimas, pues, será sólo el de «tránsito», es decir, en su caso navegará y sobrevolará libremente sólo para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido (**art. 38** de la **Convención del Mar**)¹².*

¹¹ Instrumento de ratificación de la **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**, hecho en *Montego Bay* el 10 de diciembre de 1982. BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997. **Artículo 17. Derecho de paso inocente.** *Con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial. Artículo 52. Derecho de paso inocente. 1. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 53, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 50, los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente a través de las aguas archipelágicas, de conformidad con la sección 3 de la Parte II. 2. Los Estados archipelágicos podrán, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas áreas de sus aguas archipelágicas el paso inocente de buques extranjeros, si dicha suspensión fuere indispensable para la protección de su seguridad. Tal suspensión sólo tendrá efecto después de publicada en debida forma.*

¹² **Artículo 38. Derecho de paso en tránsito. 1.** *En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atravesase una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación. 2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusi-*

V. LA REPERCUSIÓN DE ACTOS TERRORISTAS AERONÁUTICOS EN LA NORMATIVA A NIVEL INTERNACIONAL

Anteriormente hemos puesto como ejemplo el caso traumático del 11-S. La Historia, sin embargo, ya antes puso de manifiesto que la propia navegación marítima y la aviación civil estaba siendo objeto de ataques: bien por personas a bordo de aeronaves, bien dirigiendo sus ataques a instalaciones o los servicios de navegación. Así los casos del *Achille Lauro* (en aguas mediterráneas) o el famoso de *Lockerbie* (Escocia). Con el fin de prevenir y sancionarlos la *Comunidad Internacional* se ha dotado de Instrumentos jurídicos entre los que destacan tres auspiciados por la OACI: el Convenio de **Tokyo**, de 14.IX.1963 *sobre infracciones y actos cometidos a bordo de aeronaves*; el Convenio de **la Haya**, de 16.XII.1970, *sobre represión de apoderamiento ilícito de aeronaves*; y el Convenio de **Montreal**¹³, de 23.IX.1971, *sobre represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil*. Junto a estos instrumentos –a cuya lectura nos remitimos para saber los delitos que tipifican–, las obligaciones estatales en torno a tal labor y las penas severas que deben conllevar, la jurisdicción competente, y la posibilidad de extradición en torno al principio latino *aut dedere aut iudicare* (juzga o extradita), también el *Consejo de Seguridad de Naciones Unidas* ha condenado todos los actos de injerencia ilícita cometidos contra la seguridad de la aviación civil, exhortando en la **Resolución 635 (1989, de 14 de junio)** a todos los Estados a que cooperen en la elaboración y aplicación de las medidas para prevenir los actos de terrorismo en tanto en cuanto son considerados expresamente como una amenaza a la Paz y Seguridad Internacionales. *El problema que ha conllevado, además, el 11-S es que la seguridad en tierra y a bordo ya no se puede confiar tan sólo a la discreción de las autoridades locales o nacionales, por lo que dada la naturaleza global del transporte aéreo y la eficacia de las medidas de seguridad en torno al mismo tiene necesariamente que ser coordinada internacionalmente a través de las directrices, sobre todo, de la OACI.* A través de una ley pre-constitucional y anterior a toda esta normativa internacional, hoy en vigor, cual es la **Ley 48/1960, de 21 de julio, de la Navegación**

va. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado. 3. Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención.

¹³ El 24.II.1988 se adoptó, además, el **Protocolo de Montreal para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional.**

Aérea, el Gobierno español podrá no sólo «*fijar las zonas en que se prohíba o restrinja el tránsito de aeronaves sobre territorio español, los canales de entrada y salida en el mismo, y los aeropuertos aduaneros*», sino también «*suspender total o parcialmente las actividades aéreas en su territorio por causas graves*», y esto, al poner en relación el **art. 3** con el **art. 146** del citado Texto legal, implica que «*toda aeronave seguirá en su vuelo los canales o zonas de navegación que les sean impuestos y respetará las zonas*», de forma que según el **art. 147** cualquier aeronave en vuelo dentro del espacio aéreo español queda obligada «*a aterrizar en el aeropuerto que se le indique por la autoridad que vigile la circulación aérea, así como a variar la ruta primitivamente elegida a requerimiento de dicha autoridad*». Completan esta normativa las disposiciones de ejecución necesarias para la aplicación de las normas comunitarias, es decir, los códigos y decisiones de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (**Eurocontrol**) y de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas en cuanto organismo asociado a la Conferencia Europea de Aviación Civil (**CEAC**). En este sentido, frente al régimen de acuerdos bilaterales de la regulación de la aviación comercial, **la Comunidad Europea** ha liberalizado y desregulado el transporte aéreo para garantizar la libre prestación de servicios en todo su territorio comunitario. Así el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24.IX.08 *sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la comunidad*. Por otro lado, ha creado¹⁴ el «**Cielo único Europeo**» que justifica medidas legislativas como las del Reglamento marco por el que se refuerzan las medidas de seguridad actuales y se buscan, entre otros objetivos, reducir retrasos al máximo. Tal es su importancia que a raíz de las **Sentencias de 5.XI.02 del Tribunal de las Comunidades**, cuando de las relaciones bilaterales entre Estados comunitarios y terceros países se trata, la competencia para negociar, firmar y celebrar tal clase de acuerdos es exclusiva¹⁵ de la Comunidad¹⁶.

¹⁴ Reglamento (CE) n.º 549/2004, de 10.03.04.

¹⁵ De ahí que surgiera posteriormente el Reglamento (CE) n.º 847/2004, de 29 de abril, sobre negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados y terceros países, que garantiza la compatibilidad de tales acuerdos con el ordenamiento comunitario.

¹⁶ Pero hoy vemos como medidas de seguridad tan extremas como las que algunas de ellas han venido a llamarse estrambóticamente (el «porno-scanner») en aeropuertos son también producto de las instituciones de las Comunidades europeas a raíz del 11-S, entre las cuales destacamos las que procederían del **Reglamento (CE) 300/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11.03.08 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil** [y por el que se deroga el Reglamento (CE) 2320/2002 que ya trataba en sí del control de acceso a zonas restringidas de seguridad, de control y protección de pasajeros, equipajes de mano, equipajes de bodega, de carga y correo, de no llevar armas a bordo de una aeronave, etc.], a su vez comple-

VI. EL USO DE LOS «DRONES»

VI.1. Su etimología y actualidad

«*Drones*» es la palabra en inglés con la que se denomina a los «zánganos» y, ahora, también a los aviones sin piloto, teledirigidos por seres humanos. Se están convirtiendo en algo cotidiano¹⁷, pero también para el **bombardeo**¹⁸ en la guerra o para el control de fronteras¹⁹ propia de la lucha contraterrorista. EEUU comenzó a utilizar-

mentado por el **Reglamento CE n.º 820/2008, de 8.VIII.08, de la Comisión**, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea y donde se enumeran cuáles son los artículos prohibidos en vuelo y zonas restringidas para los pasajeros, así como la previsión de planes concretos estatales de seguridad, auditorías e inspecciones periódicas.

¹⁷ La proliferación de artilugios, incluso espía, capaces de ver en la oscuridad revoloteando en plena ciudad parece propia de una distopía de ciencia ficción hecha realidad. **El semivácuo legal inquieta a las organizaciones de derechos civiles**, que recuerdan que la ley alemana obliga a que los *drones* civiles estén siempre dentro del campo de visión del piloto y no vuelen por encima de los cien metros. Fuera de un uso bélico posible se suelen utilizar por ejemplo, en *Alemania*, para supervisar zonas catastróficas o incendios, pero también manifestaciones y estadios de fútbol; su uso puede alcanzar hasta como fines de servicio postal (en *Francia*), de seguimiento de cachalotes, pingüinos y focas leopardo (en *Nueva Zelanda*); por la NASA en investigaciones meteorológicas (huracanes) y, por fin, y como consecuencia de los avances del mundo de la robótica y de las telecomunicaciones.

¹⁸ **Amnistía Internacional y Human Rights Watch** cuestionan su legalidad en los casos de los realizados por los EEUU en *Pakistán* y *Yemen* así como el argumento de dicha potencia en el sentido de que apenas causan víctimas civiles. Según un Informe de *Amnistía internacional* titulado «¿Seré yo el próximo? Ataques estadounidenses en *Pakistán*», donde investigó 45 bombardeos en la zona de *Waziristán* del Norte entre enero de 2012 y agosto del mismo año, explica que no está claro si EEUU actúa en el marco de un conflicto armado, en cuyo caso se aplicaría la ley humanitaria internacional (también conocida como ley de guerra). De lo contrario, tendría que atenerse a la ley internacional de derechos humanos. De todas formas, recuerda que «matar a un civil que no está directamente implicado en acciones hostiles es una privación arbitraria de la vida» y que, según su portavoz (*Mustafa Qadri*) al presentar ese Informe manifestase que «el secretismo que rodea al programa de *drones* da a la Administración de EEUU licencia para matar fuera del alcance de los tribunales o de los principios básicos de la legislación internacional. Ha llegado la hora de que EEUU se explique al respecto y exija responsabilidades a los responsables de esas violaciones». Sin embargo, en réplica de la Casa Blanca reiteró el 22.10.03 que el uso de esas aeronaves es «legal, preciso y eficaz». *Amnistía* admite que bajo la ley humanitaria internacional no todas las muertes civiles que se producen son ilícitas. Sin embargo, entienden que su trabajo revela que no se toman suficientes precauciones para proteger a los civiles ni se compensa a las víctimas cuando se producen errores. *Vid. El País de 23.10.2003, Sección Internacional, p. 5: «Los drones abren fuego indiscriminado».*

¹⁹ Caso de *Argelia* y *Marruecos*. *Vid. El País de 26.01.14, Sección Internacional, p. 7: «Los drones surcan los cielos del Magreb en busca de terroristas».* También *Francia* en sus antiguas colonias de la franja del *Sahel* amenazadas por el terrorismo.

los para realizar ataques en *Pakistán* en el año 2004. Actualmente tiene al menos una base²⁰ para ese tipo de aparatos en *Arabia Saudí*.

VI.2. Los problemas legales

Sin embargo, su explosión plantea dos problemas. Uno, *el de la seguridad*: una cosa es volar esos ingenios en situaciones más o menos excepcionales y otra muy diferente todos los días, incluso en tiempo de paz, cuando el espacio aéreo de una ciudad está ya de por sí con-

Otean *Níger*, *Mali* y *Fezzan* (Sur de *Libia*) para recabar inteligencia. Asimismo, en *Iraq*, con ayuda norteamericana (**El País de 08.01.14, sección Internacional, p. 2:** «*EEUU envía drones para ayudar a Irak*»): la revuelta suní de enero del 2014 que ha amenazado con desatar una guerra civil, y donde ha tomado especial protagonismo el estado islámico de *Iraq* y *Siria* (ISIS, según sus siglas en inglés), un grupo yihadista en el que militan numerosos extranjeros, procedentes de lugares que abarcan desde *Chechenia* a *Yemen*, lucha abiertamente contra el régimen sirio de *Bachar Al Asad* y el Gobierno de *Al Maliki* desde comienzo del 2014. La revuelta suní de *Al Anbar* es la primera gran prueba de fuego a la que se somete el Ejército iraquí, entrenado y armado a un elevado precio por el Pentágono. La negativa del Gobierno de *Al Maliki* de prometer inmunidad a las tropas norteamericanas impidió que quedara en *Iraq* una presencia, aunque fuera testimonial, de ellas, **que ahora podría apoyar a aquel débil Gobierno en su intención de recuperar el control de la zona, pero enviando remesas de misiles *Hellfire* y drones *Scan Eagle* y *Raven*.**

²⁰ En África la tiene en *Niamey (Níger)* desde el año 2012. Ahora bien, según **El País de 12.07.13, Sección Internacional, p. 4:** «*EEUU abre una nueva era en defensa*» el día 10.07.13 un avión no tripulado de la armada estadounidense (el *drone* X-47B) realizó el primer aterrizaje en portaaviones de manera totalmente autónoma, sin estar pilotado de manera remota por el ser humano, acontecimiento de gran trascendencia no sólo técnica **sino por las nuevas posibilidades que se le abren a EEUU de ampliar su programa de drones al poder utilizarlos sin necesidad de contar con la autorización de Gobiernos extranjeros para disponer de sus bases desde las que realizar operaciones al exterior.** Este nuevo *drone* guiado únicamente por satélite de navegación, un *software* de vuelo avanzado y una red de conexiones de alta seguridad, ayudará a la Armada a transformar la aviación naval, permitiendo desarrollar portaviones más versátiles y claves en la estrategia militar de los EEUU en *Oriente Próximo*, *el norte de África* y *El Pacífico*. Este vuelo ha demostrado que los portaaviones pueden convertirse en bases permanentes y pistas de aterrizaje de *drones* para desplegar, directamente desde su cubierta, operaciones de vigilancia y prevención antiterrorista, sin necesidad de depender de bases en suelo extranjero, como ocurre ahora con los *drones* con que sobrevuelan *Iraq*, *Afganistán*, *Pakistán* y *Yemen*. **La ampliación de programas de drones** llega en esas fechas en medio de una fuerte polémica, dentro y fuera de los EEUU, por su **carácter secreto**: El Presidente *Obama* había anunciado antes, en *mayo*, su disminución de tales operaciones en el extranjero y una mayor transparencia... Sin embargo, puede que haya complacencia en general porque los líderes políticos ven con esto **una revolución tanto en la acción militar como en el propio espionaje** toda vez que, en definitiva, esperan que con esas acciones haya una mayor capacidad de defensa de los intereses nacionales sin poner a prueba el estómago de las opiniones públicas al ahorrar sangre propia. Como contrapartida, los analistas temen que la robotización de la guerra la deshumanice aún más.

gestionado. Los aparatos no deberían abandonar el espacio aéreo de la zona previamente delimitada sobre la que tienen que actuar y no violar tampoco las leyes de protección de datos, de forma que cuando sus cámaras actúen como prueba, por ejemplo, de recogida de testimonios vandálicos, puedan usarse debidamente en los procesos judiciales contra los detenidos que los han ocasionado y registrando exactamente las coordenadas geográficas del lugar donde hayan tenido lugar. Además, los *drones* militares ya han estado a punto de ocasionar alguna tragedia. En *las Seychelles*, por ejemplo, han estado a punto de chocar con aviones de pasajeros en varias ocasiones, de forma que volar sin restricciones puede provocar problemas muy serios porque muchos de esos aparatos son minúsculos y, además, por evadir gracias a ello cualquier radar son muy idóneos para espiar. Y relacionado, por cierto, con esto último está precisamente otro factor de una implicación más profunda cual es, en segundo lugar, *su choque con el derecho de privacidad*. Los *drones* son prácticamente indetectables, minúsculos y del tamaño de un pájaro, de tal suerte que no es de extrañar que una de las opciones que se barajaron en su día para matar a *Bin Laden* fue usar un avión teledirigido (que es en realidad un rifle volante controlado por un francotirador a miles de kilómetros de distancia). De hecho, su uso en ciertos países ha sido notorio y ha abierto el **debate**. Con ocasión del mismo *Obama* se ha enfrentado por primera vez públicamente a la contradicción de que un Presidente que prohibió la tortura, las detenciones forzosas y las cárceles secretas y que criticó el uso de esos métodos durante la anterior Administración *Bush*, defienda ahora las muertes de personas, incluidos norteamericanos, sin acusación ni juicio previo. Pero «*la guerra contra el terrorismo*» está legalmente amparada por la Ley²¹ de

²¹ Esta Ley (AUMF) fue firmada el 14 de septiembre del 2001, tres días después de los atentados. Este decreto permitía «*utilizar todas las fuerzas necesarias y apropiadas contra aquellas naciones, organizaciones, o personas que él determine que hayan planeado, autorizado, cometido o coadyuvado a los ataques terroristas... o que alberguen dichas organizaciones o personas*». Aunque es sabido que después *Obama* ha pretendido involucrar al Congreso y al pueblo americano en un esfuerzo para redefinir y revocar el mandato de la AUMF, pues ha llegado a anunciar que vetará cualquier ley que «*contribuya a extender ese mandato*», su intención manifestada el 24 de mayo de 2013, en su tercer gran discurso sobre política exterior de su mandato, y después del que realizó en la Universidad de *El Cairo* y tras el de la recepción del Premio Nobel de la Paz, es que «*más allá de Afganistán, debemos definir nuestros esfuerzos no como una guerra global contra el terrorismo sin destino, sino una serie de esfuerzos persistentes, orientados a desmantelar las redes de extremistas violentas que amenazan América*», con lo que rebaja el objetivo de la doctrina *Bush* para fijarse sólo en los sospechosos de terrorismo que supongan «*una amenaza continua e inminente al pueblo americano*». Acepta, pues, que haya que renunciar al utópico de erradicar por completo el terrorismo y asume que no se pueda seguir una política maximalista. Esto repercute en que los *drones* son armas de precisión y ello le permite exigir, como

Autorización del Uso de la Fuerza Militar, aprobada inmediatamente después del 11-S y que da al Presidente poderes prácticamente ilimitados para actuar contra cualquier amenaza a la seguridad de EEUU en cualquier punto del planeta. Esa es la ley que, junto con la creación de la cárcel de *Guantánamo*, da cobertura legal al uso indiscriminado de los *drones*. Son las dos reminiscencias más evidentes de la guerra global contra el terrorismo iniciada por *Bush*, guerra que ha creado una estructura militar y unas prioridades de defensa que no son fáciles de cambiar de la noche a la mañana. Otra cosa es que se pueda corregir el rumbo, toda vez que se trata de una guerra que tarde o temprano tendrá que acabar a menos que ella misma acabe por destruir el sistema democrático que pretende defender. Aunque la CIA ha llevado a cabo más de trescientos ataques con *drones* en *Pakistán* desde el año 2004 actualmente la cifra se ha desplomado por el escrutinio creciente de la opinión pública estadounidense y por la oposición de los políticos de *Islamabad*, indignados por la muerte de civiles y por la violación de su soberanía nacional, aunque ello no impide que al mismo tiempo el Gobierno *pakistaní* se pueda alegrar en alguna ocasión por algún tipo determinado de operación (por ser su objetivo alguno de los islamistas más peligrosos del país, como fue el caso de *Waliur Rheman* y su muerte el pasado día 29 de mayo del 2013). La **ONU**, más tajante, a través de un informe del que se tiene noticia en prensa²², concluye que los ataques en territorio *pakistaní* con esta arma violan su soberanía y provocan frecuentes víctimas civiles. Esa campaña «*implica el uso de la fuerza en el territorio de otro Estado sin su consentimiento*» y constituyen, pues, una violación de la soberanía del Estado *pakistaní*. Frente a los rumores del consentimiento tácito de este último país la ONU asegura haber recibido garantías del Gobierno de *Islamabad* de que no existe ningún tipo de prueba de que se haya dado semejante consentimiento tras examinar a conciencia los

comandante en jefe, que se utilicen contra los terroristas cuando exista la casi total seguridad de que en la operación no muere un civil no implicado en el conflicto. Véase al respecto **La Gaceta del sábado 25 de mayo del 2013, págs. 17 y 18, Sección Internacional**, con la noticia titulada «*Obama abandona la doctrina Bush*», noticia que la realidad de la práctica, hoy por hoy, desmiente, si por ejemplo también se sabe que después de una semana de decir que limitaría los ataques con aviones no tripulados (en lugares como *Pakistán*) *Obama*, sin embargo, aprobó un ataque del día 29 de mayo del 2013 cobrándose la vida de al menos siete personas, entre ellas el talibán *Waliur Rheman*, que estaba detrás de decenas de atentados suicidas contra civiles y contra las tropas estadounidenses en *Afganistán*, si bien se trata de un ataque que no fue confirmado por la Casa Blanca, cuyos responsables suelen guardar silencio sobre las operaciones antiterroristas de la CIA en lugares como *Pakistán*.

²² Véase el periódico **La Gaceta del sábado 16 de marzo del 2013, pág. 18, Sección internacional**, con la noticia de que «*Los drones de EEUU violan la soberanía de Pakistán*», en columna derecha.

archivos oficiales. El representante de la ONU en derechos humanos y Antiterrorismo, *Ben Emmerson*, ha comprobado que «*el Ministerio de Asuntos Exteriores ha mandado notas verbales a la Embajada de los EEUU en protesta por el uso de drones*», y que le exigen el «*cese inmediato de esos ataques*». No obstante, días más tarde, una noticia²³ pública sí puso de manifiesto que el ex presidente paquistaní *Pervez Musharraf* ha llegado a reconocer que su Gobierno autorizó en secreto a EEUU llevar a cabo ataques con aviones no tripulados en su territorio. Su Gobierno autorizó los bombardeos «*sólo en algunas ocasiones, cuando el objetivo estaba absolutamente aislado y no había posibilidad de daños colaterales*». A la CNN indicó que uno de los abatidos de este tipo de ataques fue *Nek Mohamed*, en junio del 2004, un líder tribal acusado de dar cobijo a milicianos de *Al Qaeda* en la frontera occidental de *Pakistán*. Según un **Tribunal federal norteamericano de apelaciones** el 15 de marzo del 2013 decidió que el Gobierno de *Barack Obama* carece de justificación para mantener en secreto los ataques con aviones sin tripulación y le exigió dar detallada respuesta a una demanda interpuesta solicitando información. En tal sentido el **Fiscal General**, *Eric Holder*, según consta²⁴ en informaciones públicas, mantuvo que se trata de un arma nueva que está siendo utilizada sobre todo con el fin de demostrar la fuerza de los EEUU en el exterior, *finalidad de la que pudiera pensarse que cabe su abuso si se tiene en cuenta, además, que el Presidente no está autorizado a usar esa arma para matar a ciudadanos norteamericanos dentro del territorio de los EEUU*. No obstante, *sí que hay un documento*²⁵ del

²³ Véase el periódico **La Gaceta del sábado 18 de abril del 2013, Sección Internacional, pág. 32**, según la cual «*Musharraf autorizó a EEUU a usar drones*». Por su parte, la gravedad de su uso violando fronteras la puso de manifiesto *Natanyahu* con motivo del conflicto de *Siria*, tensionándolo e incluso internacionalizándolo, cuando el día 25 de abril del 2013 corroboró que su fuerza aérea derribó un *dron* que, según *Tel Aviv*, fue enviado por el partido libanés *Hizbolá*. Era el segundo incidente similar, siendo el primero en octubre del 2012, pero de hecho también *Beirut* ha denunciado en incontables ocasiones las miles de violaciones de su espacio aéreo que ha protagonizado la aviación de *Israel* desde hace años, que infringe la Resolución de Naciones Unidas que puso fin a la guerra del año 2006. De hecho, más tarde, según El periódico **El Mundo del domingo 5 de mayo de 2013, Sección Mundo, pág. 27**, «*Israel ataca Siria para abortar un envío de misiles*», pudiéndose considerar una represalia aún no replicada por el régimen Sirio de aquel ataque.

²⁴ Véase el periódico **El País del domingo 17 de marzo del 2013, pág. 2, Sección Internacional**, sobre «*la guerra teledirigida*» y con el título «*El arma secreta se vuelve contra Obama*».

²⁵ En el periódico **El País del miércoles 6 de febrero de 2013, pág. 5, Sección Internacional**, se da cuenta del mismo al decir que la oficina legal de la Casa Blanca ha establecido que no es contrario a la ley matar a un ciudadano estadounidense en el extranjero «si un alto cargo del Gobierno» asegura que el objetivo a batir es una figura de *Al Qaeda* que supone «una amenaza inminente de ataque contra EEUU» y

*Departamento de Justicia que sienta las bases legales necesarias para su uso fuera de las fronteras de ese país y que, sin embargo, según sus críticos, entienden que el programa de «drones» justifica y continúa los métodos de la guerra contra el terrorismo ya puesta en marcha por el Gobierno de Bush –incluso en el contexto del secretismo de las propias operaciones con ellos llevadas a cabo–. Dicho de otra forma: el Gobierno de los EEUU, según ese documento secreto y oficial, tiene «licencia para matar». Según ha filtrado la prensa²⁶ recurrir a los *drones* para matar terroristas nacionales es «consistente con el derecho a la autodefensa» cuando según el Gobierno el objetivo supone «una amenaza de ataque violento inminente», si bien, el peligro de un uso indiscriminado bajo tal pretexto puede considerar una amenaza inminente cualquier cosa pues para que los funcionarios del Gobierno la consideren como tal, según dice ese documento, «no es necesario que los EEUU tengan una clara evidencia de que va a tener lugar un ataque específico contra las personas o los intereses de los EEUU en un futuro inmediato». **Lo relevante, pues, es que según un funcionario de alto nivel del Gobierno norteamericano determine que aquel ciudadano americano que ahora esté en el punto de mira ha participado en actividades que pudieran ser un riesgo para el país «y que no haya evidencia que sugiera que ha renunciado a tales actividades»²⁷.***

su captura no es posible, es decir, se trata de una licencia para matar que el día 5 de febrero del 2013 quedaba expuesta por primera vez a la luz pública después de que la cadena NBC obtuviera el documento clasificado de dieciséis páginas del departamento de Justicia que asegura que no viola ni la Constitución ni los derechos de los ciudadanos. En el memorando se acuña el concepto de «ataque inminente» y se concede al Gobierno que no deba tener pruebas concretas de una conspiración, ya que los líderes de *Al Qaeda* al frente de las operaciones terroristas están planeando ataques de forma continuada contra EEUU. **El documento se redactó meses antes del ataque que mató a Al Alkawi, matanza que según diversas organizaciones de los derechos humanos de EEUU ha sido calificada como ejecución extrajudicial y por ello presentaron querellas contra el Gobierno exigiendo saber cuáles habían sido los fundamentos jurídicos de aquella acción. Al Awlaki, según dichas organizaciones, era un ciudadano norteamericano por mucho que predicara la yihad y se refugiase en Yemen, lo que le hacía sujeto de derecho a una detención, proceso y juicio justo con una condena apelable.**

²⁶ Diario *La Gaceta*, reportaje de *Época*, págs. 6 y 7, del domingo día 17 de marzo de 2013.

²⁷ Por tanto, el informe legal cumple el expediente de dar una cobertura legal al atentado contra los propios ciudadanos en nombre de la lucha antiterrorista, pero *no es un razonamiento brillante* porque sólo se ha sabido de él cuando ha desaparecido su secretismo a raíz de su filtración por la cadena de televisión NBC, publicación cuyo revuelo provocado ha dado asimismo lugar a que el citado Fiscal General del Estado, es decir, el autor del informe que justificaba los asesinatos de ciudadanos estadounidenses en su propio suelo y sin intervención de un juzgado, escribiese una carta a un senador asegurándole que lo que él describía era en términos «totalmente

Ante la falta de la responsabilidad propia de la decisión de su uso como consecuencia del secretismo de las operaciones, *al igual que ocurre para casos de espionaje*, hubo **una propuesta política** según la cual debiera de existir un Tribunal especial que autorizase esa clase de operaciones para asumir la autoridad para conocer y sancionar los ataques con *drones*, pero por el momento es una propuesta que debido a los obstáculos políticos y legales no ha fructificado. **Se considera, en suma, que el uso de *drones* son un avance más que un retroceso:** pese a las muertes por ello ocasionadas, sobre todo de civiles en *Pakistán* y *Afganistán*, ha mejorado la precisión de los ataques y ha reducido el número total de víctimas inocentes. Minimiza vidas, sobre todo de tropas propias, y el coste político es mínimo. Es decir, los *drones* están sustituyendo a otras armas más letales con la población civil y son mejor controladas que otras por el propio Pentágono, al menos en *Afganistán*, si bien no tanto en *Pakistán* o *Yemen*, lugares estos últimos donde se ha debatido cuáles son los límites de los poderes presidenciales a colación precisamente de la muerte²⁸ en el año 2011 de un ciudadano norteamericano, *Anwar El Awlaki*, que era

hipotéticos» e «*improbable que ocurra*», pues no era la intención del presidente Obama llegar a ese extremo.

²⁸ A fines de septiembre de 2011 un grupo de drones estadounidense despegó en el Sur de *Arabia Saudí*, cruzaron la frontera de *Yemen* y poco después estaban sobrevolando un convoy de camiones en un terreno desértico de la provincia de *Jawft*. Un grupo salió corriendo para subirse a sus camiones. Uno de ellos era *Anwar el Awlaki*, el predicador instigador, nacido en *Nuevo México* (EEUU), que había pasado de ser un promotor del odio en Internet a convertirse en jefe de célula de la rama de *Al Qaeda* en *Yemen*. Otro de ellos era *Samir Khan*, otro estadounidense trasladado a *Yemen* desde *Carolina del Norte* y creador de la revista *Inspire*, la revista de Internet en inglés del grupo de militantes. Dos de los *drones Predator* dirigieron sus láseres a los camiones para señalar los objetivos, mientras que los *drones Reapers*, más grandes, apuntaron. **Los pilotos estaban a miles de kilómetros de distancia y los lanzaron. Fue la culminación de muchos años de meticuloso trabajo de espionaje. Dieciocho meses después, a pesar de los esfuerzos de Obama por mantenerla en secreto, esa decisión ha sido objeto de debate a raíz del nombramiento del asesor del Presidente en materia antiterrorista John O. Brennan, como jefe de la CIA. Awlaki**, de 40 años, fue investigado primero por el FBI en 1999 y después del 11-S. Un año más tarde, tras salir de los EEUU, abrazó la idea de que su tierra natal estaba en guerra contra el islam. En diciembre de 2009 un joven nigeriano, *Umar Faruk Abdulmutalab*, trató de hacer que explotara un avión cuando se aproximaba a *Detroit*, pero no lo consiguió. El terrorista en potencia dijo que después de que fuese a *Yemen* a buscar a *Awlaki*, su héroe en Internet, le dio su visto bueno para realizar una misión suicida y le ordenó que hiciese detonar una bomba sobre el territorio estadounidense, según documentos judiciales. Con las declaraciones del nigeriano detenido, las autoridades estadounidenses tenían la confirmación de que *Awlaki* era claramente un conspirador directo y no sólo un propagandista peligroso. Los Abogados de la Oficina de la Asesoría Jurídica del Departamento de Justicia concluían que *Awlaki* era un objetivo legítimo porque estaba participando en la guerra con *Al Qaeda* y también porque suponía una amenaza concreta para el país. Aunque en agosto del 2010 el

uno de los más destacados dirigentes de *Al Qaeda* en *Yemen*, o la del Mulá *Nazir* (jefe talibán)²⁹ en *Pakistán*. También puede sumarse a esas muertes la de *Jude Mohammed* en noviembre del 2011, que también se trataba de un ciudadano norteamericano, y de la que sólo se tuvo noticia³⁰ dos años más tarde.

VI.3. El arma alternativa posible contra el *dron*

Como contrapartida, el último ingenio del pentágono que podría en un futuro contrarrestar esa arma es un cañón láser (LAWS en inglés)³¹ capaz de destruirlos a un precio irrisorio y a la velocidad de la luz.

VII. CONCLUSIONES

1. La libertad del aire de rescate conlleva el uso previsto de la fuerza requerida *si coincide que el rescatado se encuentra en zona de conflicto u hostil*.

2. La regulación consuetudinaria internacional no delimita verticalmente el espacio aéreo soberano, pero se entiende en todo caso

padre de *Aulaki* interpuso una demanda contra el Plan de matar a su hijo un juzgado la desestimó.

²⁹ Según informó la Sección Internacional del periódico **ABC el día viernes 04.01.2013, p. 27**, dos días antes fue víctima de los drones en el Oeste de *Pakistán*. Jefe talibán y señor de la guerra, era quien mandaba sobre uno de los grupos más activos contra la presencia de tropas extranjeras en *Afganistán*. Su muerte es de las más importantes logradas por los EEUU en la región. El vehículo en el que viajaba fue alcanzado por los misiles en la localidad de *Sar Khanda*, en *Waziristán* del Sur, un importante centro del yihadismo. En el momento del bombardeo *Nazir* estaba acompañado por dos importantes lugartenientes (*Ullah y Khan*) que también fallecieron en el ataque.

³⁰ Véase **El País de 23 de mayo del 2013, Sección Internacional, pág. 8**, con el título «*EEUU admite la muerte de cuatro de sus ciudadanos en ataques de “drones”*». También **El Mundo del mismo día, pág. 27**.

³¹ Para más detalle puede verse el periódico **El Mundo del 10 de abril del 2013, Sección Ciencia, pág. 52**, con la noticia titulada «*cañonazos láser para derribar aviones*». Tiene como ventaja adicional su autonomía al no estar conectado a la instalación eléctrica del buque que lo alojaría. Es un artefacto que estaría pendiente de instalarse el año 2014 en el buque anfibia *USS Ponce*, cuyo despliegue en el *Golfo Pérsico* está concebido para contener la amenaza del régimen iraní. Su desventaja principal es que sólo puede disparar objetivos a la vista, no el oculto entre las olas o más allá del horizonte, de forma que se teme que pudiera derribar por error aviones de pasajeros y siendo su precisión menor en condiciones meteorológicas adversas por la influencia del vapor del agua y otras partículas en suspensión.

que el Estado subyacente es el titular exclusivo de la soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio. Esto obliga a las aeronaves de Estado, entre ellas las militares, a obtener permiso de vuelo a ese Estado como principio general.

3. En casos de emergencia y por seguridad, sobre la base de los arts. 89 y 3 bis del Convenio de Chicago, ese principio decae en casos de operaciones de lucha contraterrorista.

4. Tras el 11-S ha habido un cambio extraordinario de circunstancias: por un lado, interpretamos que por analogía con el Derecho de los conflictos armados existe una presunción *iuris tantum* de beligerancia que equipara el apoderamiento ilícito de aeronave a la falta del previo aviso requerido para poder volar sobre un territorio soberano; por otro lado, la seguridad en tierra y a bordo ya no se puede confiar tan sólo a la discreción de las autoridades locales sino, sobre todo, a la Organización de la Aviación Civil (OACI).

5. No importa para ello que en España la ley de seguridad aérea sea preconstitucional. La liberalización y desregulación del transporte aéreo en la Comunidad europea lo garantiza excepto en el caso de los drones como nueva arma.

6. Sobre ellos cabe decir, finalmente, que no sólo existe un vacío legal internacional y nacional de su uso civil, pacífico y comercial por su posible colisión con la privacidad ciudadana sino que a efectos bélicos tiene en su origen la misma cobertura legal que la de la cárcel de *Guantánamo*, es decir, hoy por hoy es una práctica contraria a los derechos humanos que por el momento, y sin embargo, sólo los EEUU consideran más un avance que un retroceso.