

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN
CEUB Nº 1126/02

**“PROYECTO DE LEY DE DERRIBE DE AVIONES
POR NARCOTRÁFICO”**

MONOGRAFÍA

“Para optar al título académico de Licenciatura en Derecho”

POSTULANTE: DEYBIS WILLAM ARANA PAZ.
TUTOR ACADÉMICO: DR. JOSE MARIA RIVERA IBAÑEZ.
TUTOR INSTITUCIONAL: DRA. FABIANA AZERO MENDIZAL
INSTITUCIÓN: FISCALIA DE DISTRITO ZONA SUR-
DIVISIÓN ECONÓMICOS Y
FINANCIEROS.

LA PAZ – BOLIVIA

2013

DEDICATORIA:

A mis queridos Padres: quienes me cooperaron y apoyaron siempre en la formación de mi carrera profesional.

Y con especial cariño a todos mis allegados familiares.

AGRADECIMIENTO.

Primeramente a Dios por darme la vida y salud.

A la Universidad Mayor de San Andrés carrera de Derecho, los que se constituyen en el alma mater de los Conocimientos Adquiridos en la Etapa de mi Formación Profesional.

A los Distinguidos y Eximios docentes que tuve, los que son parte de la Facultad de Derecho, además con quienes tuve la oportunidad de compartir inquietudes y experiencias en el proceso de mi formación Profesional Académica.

Y a todo el plantel Docente y Administrativo, de tan prestigiosa casa de Estudio.

PRÓLOGO

El presente trabajo investigativo elaborado por el egresado, parte de una preocupación social dentro el ámbito internacional, nacional e institucional, la misma que se presenta dentro el contexto de nuestra propia sociedad; también surge del propio Estado frente a la comunidad internacional, siendo que el propio Estado es víctima de todos aquellos organismos que se dedican al narcotráfico dañando la imagen Nacional frente a los actores Internacionales.

Del mismo modo nace por la preocupación del mismo ciudadano que se encuentra en calidad de Víctima por la internación y comercialización de este producto ilícito que causa gran daño a la salud y a nuestra propia sociedad, mas que todo a toda nuestra juventud y a toda nuestra niñez que son parte de nuestro grupo social a nivel nacional.

También surge este trabajo investigativo por la preocupación de las mismas autoridades Policiales, Judiciales y demás entorno institucional encargados de poder velar la imagen y la seguridad nacional de todos lo ciudadanos que la componen este hermoso Estado Plurinacional, libres de toda corrupción y de todo los actos que pudieran dañar la imagen de este Estado.

Es por esta razón que el tema planteado por el investigador, es una propuesta necesaria para poder luchar contra aquellos carteles del narcotráfico que se vinieron asentando en nuestro Estado, elaborando el alcaolide prohibido para su comercialización y su consumo, como dije anteriormente dañándola imagen del país y causando un gran daño a toda nuestra sociedad, consiguiendo ganancias ilícitas que ponen en riesgo nuestra economía nacional y la imagen frente a los países del contexto internacional. Dentro de la propuesta temática por el investigador, propone una salida alternativa frente a este flagelo que se comente en contra de toda la sociedad nacional y del contexto internacional, cometiendo un gran delito

al usurpar cielos nacionales y extranjeros, puesto que estos Carteles radicados en nuestro país, se dedican a usurpar espacios aéreos para poder lograr sus objetivos delincuenciales, causando un gran perjuicio para la nación y logrando ganancias ilícitas a favor de estos delincuentes, que cada día mas se dedican al narcotráfico usurpando cielos nacionales y extranjeros.

Esta investigación planteado por el egresado, es una propuesta plausible no solamente por la sociedad, sino que también por el contexto internacional, el mismo que debe de ser valorado por todos los profesionales del derecho y en especial de todos aquellos operadores de la Justicia que se encuentran en la permanente lucha contra estas bandas delincuenciales que se dedican a la fabricación y extracción de este alcaloide denominado cocaína logrando de esta manera ganancias ilícitas que dañan la imagen y la economía de todo el país. Esta propuesta investigativa tiene un gran aporte científico, es desde que complementa este vacío legal existente en nuestra normativa penal y así mismo relaciona los vínculos internacionales con los paises vecinos quienes también del mismo modo se encuentran en permanente control de estos narcotraficantes, quienes como países limitantes, ya desarrollaron ciertas técnicas para poder controlar su espacio aéreo y lograron modificar su normativa penal por esta misma situación.

El objetivo de esta propuesta investigativa, tiene la finalidad de poder plantear un proyecto de Ley, el mismo que pueda frenar el transporte de este estupefaciente ilícito, procurando crear una o varias instituciones que se ocupen del estudio, y del control aéreo en los puntos limítrofes fronterizos por los cuales logran alcanzar sus objetivos, logrando penetrar espacios aéreos prohibidos logrando fortalecer económicamente a estos carteles del narcotráfico.

El Estado boliviano en una mejora de su administración de justicia, podrá trabajar conjuntamente con sus pares limítrofes, para poder dar una guerra

dura al narcotráfico y de esta manera poder radarizar los puntos fronterizos y conjuntamente con los países limitantes, poder realizar operaciones conjuntas de sobre vuelo y control del espacio aéreo permanentemente.

EL AUTOR.

ÍNDICE GENERAL

	PÁGINA
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTOS	
PRÓLOGO	
INTRODUCCIÓN.....	1
TÍTULO PRIMERO.....	4
CAPÍTULO I	
EVALUACIÓN DEL TEMA	
I.1.MARCO TEÓRICO.....	4
I.2.MARCO HISTÓRICO.....	6
I.3.MARCO CONCEPTUAL.....	11
I.4.MARCO JURÍDICO.....	15
CAPÍTULO II	
DESARROLLO O CUERPO DE LA MONOGRAFÍA.	
TÍTULO PRIMERO	
DEL OBJETO DE LA NORMA.....	21
TÍTULO SEGUNDO	
APLICACIÓN DE EJERCICIOS CONJUNTOS DE VUELOS ENTRE BOLIVIA, BRASIL Y ARGENTINA.....	23
COMPARACIÓN DOCTRINAL.....	24
TÍTULO TERCERO	
INCORPORACIÓN DE DRONES AÉREOS EN PUNTOS FRONTERIZOS...	27

TITULO CUARTO

RADARIZACION ENTRE PAÍSES VECINOS.....	29
IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE.....	31
CONTACTO RADIAL.....	32
PERMISOS DE TIRO.....	32
APERTURA DE FUEGO EN ALERTA CONTRA LA AERONAVE.....	33

CAPÍTULO III

ELEMENTOS DE CONCLUSION

CONCLUSIONES CRÍTICAS.....	35
RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.....	36
REFERENCIA BIBLIOGRAFICA.....	38
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

En lo que refiere a la práctica profesional como egresado de la carrera de Derecho de la U.M.S.A., realizado la presente Monografía en calidad de trabajo Investigativo, pude percibir a través de la praxis jurídica, que en muchos casos es necesaria implementar muchas normas nuevas acordes al sistema normativo que rige al Estado Plurinacional de Bolivia, es así que dentro de la investigación realizada por mi persona en calidad de investigador proponente vi la necesidad de plantear el **Proyecto de Ley de Derribe de Aviones por Narcotráfico**; puesto que existe una serie de denuncias y procesos por esta causa concretamente en los puntos fronterizos causando un gran perjuicio al Estado y de esta manera logrando los traficantes ganancias ilícitas que dañan a la economía nacional y a la imagen del mismo frente a los ojos de los países internacionales.

En muchas oportunidades estando en contacto con el propio ciudadano de a pie y la propia lectura adecuada referente al tema planteado en calidad de Monografía Investigativa Jurídica, analicé que muchas de las normas que rigen al Estado Boliviano, presentan algunos vacios legales en distintos Código y Leyes, y que éstas deberían ser propuestas ha una exhaustiva revisión de las normas existentes propuestas la Órgano Legislativo, como a la propia población Nacional para que estas a través de sus propuestas y nuevos planteamientos acordes a nuestra realidad nacional puedan ser objeto de posibles modificaciones o en su defecto poder aprobar nuevas normativas que estén acordes a nuestra realidad social y mucho mas dentro el ámbito legal, tal como se identificó en presente trabajo investigativo realizado y encontrándome en calidad de Egresado realizando mi trabajo dirigido en la modalidad de egreso, para obtener el Título de Licenciatura en Derecho.

El presente trabajo investigativo, plantea calidad de un Proyecto de Ley nuevo acorde a nuestra realidad e idiosincrasia Nacional, en la que planteo un proyecto de Ley de derribe de aviones por el flagelo del narcotráfico que causa y daña al Estado boliviano y que es de imperante necesidad de esta propuesta normativa para que se pueda regular y atender todos los reclamos por los países vecinos a nuestra geografía nacional.

De esta investigación realizada se rescata que en el presente trabajo realizado plantea una serie de capítulos que serán tratados en el desarrollo del mismo y podría ser una base para que futuras investigaciones puedan complementar la temática planteada en esta monografía jurídica y ésta, a su vez pueda ser concordante con algunas de las normas preexistentes dentro lo que es la justicia boliviana por lo que también deben de sufrir una serie de modificaciones de algunos Códigos y Leyes que rigen la normativa nacional, y que de nada valdría la investigación planteada, si ésta no fuera propuesta al Órgano Legislativo, para su correspondiente análisis o por lo menos sirva la misma como una base fundamental para otra propuesta que coadyuve en la lucha del narcotráfico y sirva para un control mucho mas severo en los puntos fronterizos en la que se distingue mucho mas la usurpación de cielos nacionales y extranjeros., y esta valga como una solución a esta problemática de nuestra sociedad nacional la misma que afecta a nuestra propia seguridad nacional.

Para poder emprender con esta labor se cuenta con una escasa bibliografía, razón por la cual demanda un doble esfuerzo por parte del investigador para poder plantear esta nueva normativa.

El presente trabajo de investigación planteado y titulado como “**Proyecto de Ley de Derribe de Aviones por Narcotráfico**”, cuenta con un desarrollo investigativo en la que se define la investigación de acuerdo a los siguientes Capítulos Planteados:

El Capítulo I, Elementos Introdutorios, los mismos que reflejan todos los elementos referidos a la portada, dedicatoria, prólogo, introducción e índice general del tema desarrollado, según lo desarrollado en el perfil del tema aprobada con resolución JTG N° 037/2013

El Capítulo II, Desarrollo o Cuerpo de la Monografía, el mismo que contempla los referidos a la Evaluación y Diagnóstico del Tema, referidos al Marco Teórico, Histórico, Conceptual y Jurídico, así mismo contempla el Tema planteado Desarrollado en sus distintos Títulos y Capítulos.

Por último se referirá la presente monografía jurídica al

El Capítulo III, los mismos que se refieren a los Elementos Conclusión, del mismo modo referirán estos a los elementos de recomendación respecto al tema planteado.

Por último esta propuesta, pretende convertirse en un punto de partida para el proceso de transformación y control en los puntos fronterizos con mayor incidencia y el permanente control aéreo por parte de las autoridades competentes, y el permanente control por parte de los Representantes del Ministerio Público y la unidad Económico Financiero quienes se encargan de la investigación de ganancias ilícitas y otros referidos a lo económico, unidad en la que preste mi trabajo Dirigido con el fin de obtener mi Licenciatura en Derecho.

CAPITULO I

EVALUACIÓN

DEL TEMA

¿QUIÉN ES MÁS CULPABLE: EL TENTADOR O EL TENTADO?
(WILLIAM SHAKESPEARE)

CAPÍTULO I

EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL TEMA.

I.1. MARCO TEÓRICO

Para el presente trabajo investigativo, utilizamos como punto de partida la corriente filosófica del Positivismo Jurídico entendida como “Una corriente del pensamiento humano conforme a la cual todo sistema jurídico se construye a partir de la propia voluntad humana, impuesta por medio de la ley. El orden moral o natural no cuentan para lo jurídico y nada es superior a la ley”¹.

El positivismo jurídico es una corriente filosófica que admite solamente el método experimental. Este procede en su parte afirmativa de Saint - Simonismo y en su parte negativa de la aversión al espiritualismo metafísico, esto supone la inicialización de reforma de la sociedad, y tiene tres factores básicos: Estado

Teológico, Estado Metafísico y Estado Positivo. Cabe señalar que estaba pensado con el fin de garantizar la justicia y el orden social.²

También dentro de esta corriente filosófica opina el profesor Max Mostajo, “El derecho es producto de todas las fuerzas sociales y no meramente es un mandato del Estado, el legislador tiene que tener una amplia comprensión de las fuerzas económicas, sociales y políticas que están detrás de un determinado derecho de nuestra época³.”

1. FERREIRA, Francisco. Teoría General del Delito, Edit. Temis 1988, Bogotá, 1ª Edición, Pag.121.

2. elpositivismo.blogspot.com

3. MOSTAJO, Máx. Seminario taller de grado, Asignatura CJR000 Técnicas de Estudio 1ª Ed.-2005, Pág. 153

El sentido positivista se entiende como algo útil y real, traducido en un sentimiento de solidaridad que llega a todas las clases sociales sin excepción, en consecuencia la ciencia tendría que abarcar aquellas actividades que promovieran desarrollo. El orden y el progreso son los principales componentes del Estado y los responsables de la felicidad.

TEORÍA NORMATIVISTA.

KELSEN, nos dice que va a existir un derecho subjetivo en tanto y en cuanto exista una norma jurídica previamente establecida. Es decir, que es el derecho subjetivo el que se convierte como un derecho objetivo el que concede la facultad subjetiva.

TEORÍA PURA DEL DERECHO.

“Es una de las corrientes filosóficas más influyentes de nuestro tiempo. Trata de eliminar de la explicación última de la ontología del derecho, todos los elementos no jurídicos sean históricos, económicos sociológicos o morales. Estado y derecho deben ser entendidos en su pura realidad jurídica, para Kelsen la ciencia del derecho es el conocimiento de las normas, como un juicio hipotético que declara, que al realizar o no un determinado acto jurídico, debe ir necesariamente seguido de una medida coactiva por parte del Estado, porque el derecho es un sistema u orden coactivo exterior a la persona.”⁴

RECURSOS ADMINISTRATIVOS.

“Los recursos judiciales y administrativos tienen dos clases de fundamentos: por una parte está la tendencia del hombre a no aceptar la primera decisión o juzgamiento, cuando éstos son contrarios a sus intereses; y por otra está la falibilidad humana, que hace que todo juicio o sentencia puedan basarse en

4. Kelsen fundamentara su teoría pura del derecho al elaborar la hipótesis metodológica de la norma fundamental”²

Un error, el mismo que debe corregirse cuando ello es posible. Este doble fundamento natural ha hecho que se instituya el recurso en las controversias judiciales y administrativas, para revisar los actos incorrectos, defectuosos o incompletos, y no cerrar la puerta a quienes demandan justicia⁵

4.2. MARCO HISTÓRICO.

En Bolivia los aludidos derechos fundamentales, en especial los procesales, fueron reconocidos en la Constitución de 1967, incluso el Habeas Corpus que ya fue reconocido en nuestra legislación en el año 1931, sin embargo el cambio fundamental, dentro del campo penal se identifica a comienzos de la década del 90, con la sanción y promulgación de diversas normas, entre las cuales resaltan, la Ley del Ministerio Público, la Ley de Fianza Juratoria, la Reforma Constitucional de 1994, la reforma del Código de Procedimiento penal en 1999, Ley de Ejecución Penal y Supervisión del 20 de diciembre del 2001.

A partir de estas nuevas normativas, no se pensó en una nueva norma la que pueda controlar el Espacio aéreo de Bolivia, referidas a todas aquellas aeronaves que surcan los cielos patrios con el único propósito de realizar estos usados en Vuelos de narcotráfico, mismos que son realizados por aeronaves provenientes de distintos Estados así por ejemplo de Estado de Brasil, Argentina, Perú. Chile y entre otros Venezuela y Colombia, quienes argumentan que las aeronaves usadas con este fin, son vuelos hechos por bolivianos quienes trafican droga, mariguana y otros ilícitos como el que realizan la trata y tráfico de personas, motivo por el cual estos Estados vecinos se preocupan por promulgar una normativa pensada conjuntamente con os demás Estados perjudicados por este ilícito penal, los mismos que promulgaran una normativa referida al tema planteado, por todos estos Estados damnificados.

5. FERREIRA, Francisco F. Teoría General del Delito Edit. Temis 1988, Bogotá 1º Edición Pág. 121.

También, es necesaria reconocer que las fuerzas armadas de la nación no fueron modernizadas con respecto a su armamento y dotación de nuevas aeronaves a las Fuerza Aérea, motivo por el cual, esta fuerza no cumple sus funciones encomendadas de resguardar el espacio aéreo, de esta manera poder brindar seguridad efectiva referida a la violación y el respeto del espacio aéreo que corresponda al país, cuyos espacios son utilizados por gente inescrupulosa que los usa para fines ilícitos, motivo mas que suficiente por el cual da a lugar de pensar en la de plantear una nueva normativa referida al tema, de esta manera poder contar con un instrumento legal que de cuoto y fin a este ilícito perpetrado por los con-nacionales como también por gente extranjera que se dedica a la comercialización de estupefacientes causando un gran daño a la economía nacional e internacional.

OBJETO Y CONCEPTO DEL DERECHO AERONAUTICO.

Como se observa todos los cuerpos legales citados abordan la problemática de la navegación aérea, pero antes de tratarlos en forma particular, es necesario efectuar algunos conceptos previos.

En primer lugar es importante destacar el objeto del derecho aeronáutico para así entender mejor su concepto

A) El objeto del derecho aeronáutico.

Juan Lena Paz prescribe que el objeto: "Es a nuestro juicio, la tutela y armonización de los diversos intereses políticos, económicos y sociales originados en el ejercicio de la navegación aérea". Por lo tanto ante la magnitud de tales intereses se impone la necesidad de que la correspondiente regulación jurídica abarque todas las cuestiones que tengan su fuente en el hecho técnico de aquella navegación, sean de carácter público o privado, nacional o internacional, tales como:

La condición jurídica del espacio aéreo.

El régimen legal de las aeronaves. La circulación aérea.

La situación del personal afectado a los servicios de la navegación aérea

La responsabilidad emergente del desarrollo de actividades aeronáuticas

La Asistencia y Salvamento de aeronaves Los Seguros Aeronáuticos.

La determinación de la Ley Aplicable y Jurisdicción federal, respecto de los hechos y actos jurídicos relacionados con la navegación aérea. Como se observa la amplitud del objeto del Derecho Aeronáutico se refleja en la variedad y cantidad de normas que lo integran, y es así que incluye en su vasto dominio disposiciones de derecho internacional y derecho interno, de derecho público y derecho privado, de derecho sustancial y de derecho formal, que contemplan aspectos de muy distinto carácter.

Dado que todas esas disposiciones reconocen un común denominador que es el hecho técnico de la navegación aérea, las normas dirigidas a su regulación tienden a agruparse en un todo orgánico (por ejemplo: el Código), en modo de constituir un sistema de reglas legales calificadas por la especialidad de la materia regulada, lo cual configura, uno de los factores determinantes de la autonomía del Derecho Aeronáutico.

Una vez precisado el objeto y contenido de la materia, veamos, El concepto: “ el Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de carácter interno e internacional, específicamente destinados a regular la navegación aérea y los hechos y actos jurídicos vinculados con su ejercicio, debiéndose entenderse por” navegación aérea” la circulación realizada en el espacio atmosférico mediante vehículos que necesitan del aire como elemento fundamental de sustentación y propulsión excluyéndose del concepto, por lo tanto a los que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre como objeto determinante de las mismas, aunque en algún momento deban valerse del aire para facilitar tales actividades”.

Otras definiciones, pueden contribuir mejo al entendimiento, como por ejemplo.

AMBROSINI:” quien denomina la “derecho de la aviación” con el alcance expuesto más arriba y expresa que “es la rama del derecho que estudia la

calificación y regulación jurídica de todos los factores esenciales de actividad aviadora o sea; el ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre, y esa parte de la superficie específicamente destinada a tal actividad que se suele denominar infraestructura); el medio, o vehículo que con tal actividad se pone en acto, el avión o máquina volante, de cualquier especie que sea; el personal especializado que sirve para su conducción y, más genéricamente, para su preparación y uso (gente del aire), así como todas las relaciones jurídicas (públicas o privadas, nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad.

VIDELA ESCALADA: “Es el conjunto de principio y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”

PRINCIPIOS Y CARACTERES DEL DERECHO AERONAUTICO:

A) Internacionalidad:

El avión es por excelencia un medio de transporte a larga distancia, por ello la navegación aérea al igual que la navegación marítima es eminentemente internacional, dando lugar a relaciones jurídicas que, en buena medida también lo son. Tal situación ha llevado a los Estados a adoptar, por la vía de acuerdos multilaterales, normas uniforme tendientes a regular la navegación aérea y las relaciones jurídicas que de la misma pudieran derivar, como también a eliminar los conflictos de leyes que podrán surgir entre los países sobre volados por las aeronaves.

En el ámbito del Derecho Público rige el Convenio de Chicago de 1944; que al haber sido ratificado por la mayoría de los Estados constituye el estatuto mundial de la aviación comercial.

En la órbita del Derecho Privado, la unificación de las normas sobre el transporte aéreo internacional que efectuó el Convenio de Varsovia de 1929 han sido ratificadas por la mayor parte de las legislaciones aeronáuticas, por ejemplo, nuestro código aeronáutico, mediante las leyes 14307 de 1954 y la ley 17285 de 1967.

Los convenios internacionales multilaterales de derecho aeronáutico tienen gran influencia sobre el derecho interno de los Estados; ello es así puesto la adhesión a un acuerdo internacional implica, su estricta observancia en el ámbito jurisdiccional del país contratantes; si bien cada Estado conserva su autonomía legislativa en el orden interno, los inconvenientes que derivarían de una dualidad de regímenes jurídicos, han hecho que la mayoría de las leyes aeronáuticas nacionales adopten los principios establecidos en dichos convenios, logrando de este modo la uniformidad legislativa en materia aeronáutica y evitar los conflictos de cual es la ley aplicable y su Jurisdicción.

4.3. MARCO CONCEPTUAL.

Derecho Positivo.

El derecho vigente, es el conjunto de normas no derogadas y las costumbres imperantes. En la frase de Cicerón, “Summa omnia legum” (que es el conjunto o la suma de todas las leyes). A diferencia del natural que es considerado inmutable, el positivo es esencialmente variable, hasta el punto de modificarlo el propio legislador que lo ha promulgado.⁶

Derecho Adjetivo.

Conjunto de leyes que posibilitan y hace efectivo el ejercicio de regular de las relaciones jurídicas, al poner en actividad el organismo judicial del Estado. No determina que es lo justo, sino cómo ha de pedirse justicia. Se subdivide en legislación orgánica del poder judicial, aspecto formal; y en los códigos procesales, leyes, de enjuiciamiento y demás preceptos reguladores de la Jurisdicción contenciosa o voluntaria, como contenido material de este Derecho.⁷

Alternativa.

Opción entre dos cosas. A veces cabe también elegir entre una acción y una omisión.⁸

6. CABANELLAS, De Torres Guillermo, “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997. Pág. 230

7. CABANELLAS, De Torres Guillermo, “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997. Pág. 233

8. CABANELLAS, De Torres Guillermo, “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997. Pág. 235

Acceso.

La Palabra acceso, posee otros varios significados de interés para el Derecho que además de la misma cosa adquirida por accesión, equivale a consentimiento, a avenencia, a conciliación, a transacción y también a ayuntamiento o cópula, como eufemismo habitual en los procedimientos por delitos contra la honestidad. Paso o entrada.⁹

Publicación de Leyes.

El acto de llevar a conocimiento general de los ciudadanos y habitantes de un determinado país un texto legal, lo cual suele hacerse por la inserción del mismo en la Gaceta ó Diario Oficial, por lo general, la publicación se identifica con la promulgación, concertada ésta a la firma del Jefe del Estado, que le da valor ejecutivo.¹⁰

Aeronave.

Todavía en el manual de 1950, al mediar el siglo de la aviación y de otras cosas, la Academia Española no ha rectificado su concepto de esta voz, en que la equipara a globo aerostático, vehículo dirigible, lleno de un gas menos pesado que el aire, mientras vuela éste. En la actualidad, por aeronave se entiende todo aparato que se eleva, se sostiene en el aire, y vuelve a la tierra o al agua convenientemente dirigido, llevando personas o cosas y guiado por un piloto que va a bordo o por procedimientos automáticos, manejados desde otro punto fijo o móvil. Sencillamente todo vehículo susceptible de ser

9. CABANELLAS, De Torres Guillermo, "Diccionario Jurídico Elemental", Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997. Pág. 120

10. CABANELLAS, De Torres Guillermo, "Diccionario Jurídico Elemental", Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997. Pág. 430.

Dedicado a la navegación aérea; o, como expresa la convención de París de 1919, todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire. Vehículo capaz de navegar por el aire¹¹.

Narcótico

Denominase así en medicina, las sustancias que producen sopor, relajación muscular y embotamiento de la sensibilidad, como el cloroformo, el opio, la belladona y otros. Los narcóticos presentan particular importancia en criminología, por cuanto bajo sus efectos pueden ser cometidos hechos delictivos, por lo que el tráfico de estos se constituyen en delitos por sí mismos¹².

Modernización.

Renovar, dar apariencia o espíritu nuevo a lo viejo.¹³

Narcotráfico

Referido al transporte ilegal de todas aquellas sustancias que producen sopor, relajación muscular y pérdida de memoria temporal¹⁴.

11. Argentina, año 1997. Pág. 135

12. CABANELLAS, De Torres Guillermo, "Diccionario Jurídico Elemental", Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997. Pág. 425

13. OSORIO, Manuel, "Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales" Edit. Heliasta Pág. 639

14. OSORIO, Manuel, "Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales" Edit. Heliasta Pág. 639

Tráfico.

Comercio, Actividad lucrativa con la venta, cambio o compra de cosas o con trueque y préstamo de dinero. Transporte de personas, animales o cosas, en acepción muy extendida, el vocablo se toma por contrabando u otro comercio ilegal; como el de estupefacientes, y de personas o blancas casi siempre.¹⁵

Traficante.

Comerciante, Negociante. Sin ser muy clara la razón, traficante suele reservarse, por comercios ilegales, para las actividades lucrativas ilícitas; como los narcóticos, la trata de blancas o el comercio de esclavos, el contrabando de armas y otras ocupaciones clandestinas y condenadas por la Ley ola sociedad.¹⁶

15. CABANELLAS, De Torres Guillermo, "Diccionario Jurídico Elemental", Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997.Pág. 273

16. CABANELLAS, De Torres Guillermo, "Diccionario Jurídico Elemental", Editorial Heliasta, Buenos Aires – Argentina, año 1997.Pág. 274

4.4 MARCO JURÍDICO.

Utilizaremos las siguientes normas jurídicas positivas.

Utilizaremos las siguientes normas jurídicas positivas vigentes.

- La Constitución Política del Estado Plurinacional

Art. 7 Que a la letra señala: “la soberanía reside en el pueblo boliviano, se ejerce de forma directa y delegada. De ella emanan, por delegación, las funciones y atribuciones de los Órganos de Poder Público es inalienable e imprescriptible”.

Que De acuerdo al precepto del mencionado artículo de la Constitución Política del Estado Plurinacional, influye en el presente tema propuesto, ya que por delegación del Órgano Legislativo, este podrá proponer una modificación al Código Aeronáutico, y demás normativa penal e incluir las diferentes propuestas modificatorias, ocasionadas por el presente Proyecto de Ley planteado, el mismo que ocasionará cambios de gran trascendencia tanto en el Código Penal como en la Ley 1970 y otras relacionadas con este ilícito el mismo que podrá ser regulado en todo el ámbito Nacional. Que una vez considerada y analizada por ambas cámaras podrán aprobar o no el tema propuesto, las propuestas de nuevos proyectos podrán ser presentados ante este órgano por personas naturales, personas jurídicas, asociaciones, instituciones sociales, instituciones educativas y otras; como en este caso podrá ser propuesto a través de la Universidad de San Andrés por medio de la carrera de Derecho; propuestas y/o proyectos que deberán ser analizadas y ejecutadas, si estas fueran de un gran aporte para toda la sociedad boliviana que satisfagan y coadyuven en mejoras de la convivencia social y una mejora de la Legislación Nacional. Como referencia este trabajo investigativo podrá ser propuesto por la propia Facultad de Derecho, previa revisión de la misma por el Tribunal de la facultad la misma que será de un gran aporte dentro de la legislación boliviana para poder disminuir el índice delincencial referido al Narcotráfico de Estupefacientes y la misma trata de

personas que se realiza por este medio de transportes que se dan con frecuencia en los puntos fronterizos con los países vecinos tanto nacionales como los operadores del otro país vecino.

- **Código Aeronáutico.**

Respecto al derecho positivo, en la que se estudia una autentica legislación internacional y nacional, especialmente elaborada para el tratamiento de los problemas de la aeronavegación y asuntos relacionados con ella. Todo un compendio de convenios internacionales en vigor, que regulan exclusivamente las materias aeronáuticas sin posibilidad de aplicación a otras actividades y, la existencia de Códigos Aeronáuticos en los diferentes países, que consolidan una diferenciación contundente entre el Derecho Aeronáutico y otras disciplinas jurídicas como el derecho penal, frente a la lucha del Narcotráfico en los puntos fronterizos.

ARTÍCULO 80.- (ATRIBUCIONES DE LA MINISTRA(O) DE

JUSTICIA). Las atribuciones de la Ministra(o) de Justicia, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes:

a) Coordinar las relaciones del Órgano Ejecutivo con el Órgano Judicial, Tribunal Constitucional Plurinacional, Tribunal Agroambiental, Policía Boliviana, Ministerio Público, Procuraduría General del Estado, Defensor del Pueblo, y las Comisiones de Constitución, Justicia y Policía Judicial del Órgano Legislativo, para lograr el acceso a la justicia y la protección de los derechos fundamentales.

b) Proponer y dirigir las políticas y el desarrollo normativo del sector justicia, orientado a lograr justicia social.

c) Proponer y coordinar las políticas de Justicia Social con las entidades territoriales autónomas y descentralizadas.

d) Proponer políticas y planes de defensa, protección y promoción de derechos fundamentales con las entidades territoriales autónomas, ejecutando acciones que coadyuven a su reparación e implementación,

e) Promover el acceso a la justicia, formulando políticas, normas y programas de lucha contra la impunidad y la retardación de justicia.

f) Promover y desarrollar mecanismos de solución de conflictos.

g) Formular e implementar políticas, programas y normas para promover el fortalecimiento, la socialización y conocimiento de la jurisdicción de las naciones y pueblos indígena originario y campesino, en coordinación con las entidades territoriales autónomas y descentralizadas.

h) Formular políticas y normas de prevención, sanción y eliminación de toda forma de violencia de género, generacional y personas con discapacidad.

i) Formular políticas y normas para garantizar el acceso de las mujeres a la salud, educación, información, espacios políticos y a la justicia.

j) Proponer y ejecutar planes, programas, proyectos y normas para la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres

k) Formular dirigir y concertar políticas, normas planes, programas y proyectos que promuevan la igualdad de oportunidades de niños, niñas, jóvenes, personas adulto mayores y personas con discapacidad. En coordinación con la entidades territoriales autónomas y descentralizadas.

l) Formular normas, políticas, programas y proyectos para garantizar la defensa de los derechos de las y los consumidores y de las y los usuarios de servicios.

m) Formular normas, políticas, programas y proyectos para garantizar y defender el acceso universal a los servicios básicos.

n) Promover la participación de las organizaciones sociales en la protección, defensa de los derechos de los consumidores, usuarios y no usuarios, mediante el control social en la calidad, oportunidad, cobertura y tarifas de los servicios básicos.

Del mismo modo, mediante esta normativa delega diferentes tareas al Ministerio de Defensa, que por medio de su inciso:

b) Una de la tareas, del Ministro de defensa es la de comunicar o transmitir a las Fuerzas Armadas las órdenes presidenciales en el orden administrativo y coordinar su cumplimiento con el Comando en jefe de las Fuerzas Armadas y Comandos Generales de cada Fuerza.

Garantizar el accionar efectivo de las Fuerzas Armadas en el mantenimiento de la independencia, seguridad, soberanía e integridad territorial del Estado Plurinacional, promoviendo la presencia de las Fuerzas Armadas en las zonas de seguridad fronteriza, para garantizar la integridad territorial, la preservación de los recursos naturales estratégicos y participar en las políticas de desarrollo integral y sostenible de estas zonas, en coordinación de nuevas políticas de lucha criminal con los países vecinos en contra y lucha del flagelo criminal de narcotráfico a través de las distintas fronteras colindantes con el Estado plurinacional.

- **Bolivia, Decreto Supremo No. 29894 Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional.**

Del mismo modo, tomaremos como uno de los elementos dentro del marco jurídico el uso de esta normativa positiva, ya que el Órgano Ejecutivo es el que autoriza mediante este decreto todas las atribuciones a los distintos Ministerios delegando sus principales atribuciones de todos y cada uno de los Ministerios que en este trabajo investigativo como propuesta investigativa, toma directamente al Art. 80 de la norma señalada, puesto que este Ministerio es el que está señalado en la contribución y elaboración de distintas normas que rigen al Estado Boliviano, el mismo que mediante la Ministra(o) podrá proponer nuevos proyectos de ley o modificaciones y/o abrogaciones que beneficien directamente dentro el ordenamiento legal que rigen al país.

Dentro de la propuesta del presente trabajo investigativo, éste podrá ser propuesto por las autoridades Universitarias ante el Ministro(a) como una propuesta de un Nuevo Proyecto de Ley referido al Derribe de Aviones por operaciones ilícitas, en este caso ejecutadas por los Narcotraficantes o traficantes de la trata de personas u otros.

Los mismos que se reflejan en el mencionado art. 80 del D.S. N° 29894 en sus incisos a), b), c), d), e), f), j) y k) que se conocen y se dicen lo siguiente a la letra señalada del mencionado Art. Que coadyuvan al presente trabajo investigativo, previa coordinación con la Dirección de Carrera o La Dirección del Instituto de Investigación dependiente de la Facultad de la Carrera de Derecho, proporcionando como un aporte investigativo por dicha Facultad, en mejora del ordenamiento legal frente a Diversos hechos criminales ejecutando una buena Política Criminal por parte del Estado Plurinacional.

La participación de la Facultad de Derecho en este tipo de aportes legales es de gran trascendencia, puesto que también compete a Dicha Facultad por ser una Facultad que forma futuros Juristas, quienes podrán aportar con ideas las mismas que serán plasmadas y aplicadas dentro la normativa legal dentro la legislación boliviana.

5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

¿Será factible que una normativa actual y eficaz pueda brindar la seguridad del espacio aéreo referido a los vuelos ilegítimos?

¿Cómo a falta de un instrumento normativo y actualizado, puede generar un estado de zozobra, intranquilidad y desentendimiento y que se puedan considerar que lesionan los derechos subjetivos de las demás personas?

6. OBJETIVOS.

6.1. OBEJETIVO GENERAL.

Promover la seguridad, eficiencia, regularizar la navegación aérea en Bolivia, con los correspondientes controles aéreos en los puntos fronterizos.

6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- 1.- Promoverla capacitación de controladores aéreos.
- 2.- Proporcionar tanto a las empresas civiles como las militares equipos de última tecnología que permitan el control del tráfico aéreo.
- 3.- Fijar con carácter general, los estándares básicos que deben cumplir en el procedimiento penal quienes presten servicios de Defensa Pública. En uso de esta facultad no podrá dar Instrucciones para omitir o realizar actuaciones en casos particulares.
- 4.-Promover, difundir y mantener un alto nivel de conocimientos y eficiencia profesional en control aéreo

CAPÍTULO II

DESARROLLO

Ó CUERPO DE LA

MONOGRAFÍA

LAS CIENCIAS TIENEN LAS RAÍCES AMARGAS, PERO MUY DULCES
LAS FRUTAS
(ARISTÓTELES)

CAPÍTULO II

DESARROLLO O CUERPO DE LA MONOGRAFÍA

TITULO PRIMERO

III.1. DEL OBJETO DE LA NORMA.

Art. 1º. El presente proyecto de Ley tiene por objeto regular la organización, las atribuciones y funcionamiento de los vuelos en los puntos fronterizos del Estado Plurinacional con la finalidad de regular todos aquellos vuelos clandestinos se detectan en el ámbito territorial del Estado Plurinacional.

Art. 2º. El Ministerio de Defensa es una Institución Constitucional, la misma que a través de la Fuerza Aérea y fuerzas conjuntas, deberán ser la encargadas de regular estos vuelos clandestinos con exclusiva cooperación de los países vecinos con la implementación de radares que detecten todo tipo de vuelos clandestinos.

Art. 3º. Finalidad. Tiene por finalidad defender la legalidad y los intereses generales de toda la sociedad boliviana, ejercer la acción penal pública e interceptar aeronaves y poner a disposición del Ministerio Público, en aquellos vuelos que se encuentren en actividades ilícitas de trata de Personas y de manera especial en la lucha contra el Narcotráfico.

Art.4º. Ejercicio. Las funciones del Ministerio Público se ejecutarán a través de la coordinación de estas Fuerzas Conjuntas en la lucha contra el Narcotráfico, en coordinación con las Autoridades de los países vecinos, para aplicar nuevas políticas de lucha criminal en contra del Narcotráfico Aéreo.

Art. 5º. Principios. El Ministerio de Defensa y el Ministerio Público, que se encuentren en coordinación de lucha con las Fuerzas conjuntas de lucha contra el narcotráfico se regirán bajo los siguientes principios jurídicos.

- 1. Legalidad.** Por el cual perseguirán conductas delictivas y se someterán de acuerdo a lo establecido en la Constitución Política del Estado Plurinacional, o a las normas regulatorias del país vecino si el caso fuere interceptado en el mismo. Respetando los tratados y Convenios Internacionales con los que el país hubiera firmado tales acuerdos vigentes y las Leyes de ambos países.
- 2. Oportunidad.** Por lo que principalmente y prioritariamente se de solución al conflicto de violación del espacio aéreo, cometidos por aquellos actores, poniendo en gran riesgo la tranquilidad nacional, siempre y cuando no exista afectación grave al interés de la colectividad y la sociedad boliviana.
- 3. Objetividad.** Por el que se tomará en cuenta la violación del espacio aéreo en todos los puntos fronterizos, por lo que se tomará en cuenta las circunstancias que permitan demostrar la responsabilidad penal por aquellos infractores, como las empresas que se dediquen a este ilícito penal.
- 4. Celeridad.** El Ministerio de defensa a través de la operación de las fuerzas conjuntas que se encuentren en la lucha contra el narcotráfico aéreo, deberán de ejercer sus funciones de manera pronta, oportuna y sin dilaciones respecto al tema de trafico aéreo en el que se detecten vuelos de dudosa sospecha de trafico aéreo.
- 5. Transparencia.** Las fuerzas conjuntas que se hallen en esta labor de control aéreo en los puntos fronterizos, proporcionarán información investigativa para las partes que intervienen en esta lucha conjunta que se hallen dentro de los procesos penales que eliminen estos actos delictivos de lucha contra el narcotráfico.

TITULO SEGUNDO

APLICACIÓN DE EJERCICIOS CONJUNTOS DE VUELOS ENTRE BOLIVIA, BRASIL Y ARGENTINA.

Art. 6º. Las Entidades designadas para este control aéreo, junto al Órgano Ejecutivo, deberán de encargar a través del Vice-ministerio de Defensa Social, trabajar junto a los otros países en coordinación para el Derribo de Aviones Ilegales para controlar el espacio aéreo ante la presencia de aeronaves clandestinas, en su mayoría están implicados con el transporte de narcotráfico. De igual manera a objeto de poder operar efectivamente los vuelos de control aéreo en puntos de frontera, tanto con los países de Brasil y Argentina, como los otros que limitan con Bolivia deberán de trabajar Una normativa con puntos en las que coincidan en los intereses de los países limítrofes, por este mismo fin se debate en el Congreso de Argentina, mientras que Uruguay, Brasil, Perú y Chile ya cuentan con normas que permiten controlar su espacio aéreo, los mismos que deberán coordinar las operaciones aéreas de control aéreo permanente entre todos estos países que cuenten con este tipo de normativa.

Art. 7º. La presente propuesta normativa podría ser considerada y enviada a la Asamblea Legislativa y que buscan aumentar el control y desbaratar el Tráfico de Drogas y la trata de Personas que se vienen operando por los vuelos clandestinos entre Bolivia, Brasil, Argentina y Paraguay al Sur, y con los países de Venezuela, Colombia y Perú al norte de nuestro país, quedando pendiente los acuerdos de lucha y control de trafico aéreo por narcotráfico con el vecino país de Chile al Este.

Art. 8º. El presente proyecto de Ley, se trata de la Ley de Extensión de Dominios, Ley de Destrucción de Pistas Clandestinas, Ley de Pago a los Informantes y la Ley de Micro tráfico.

Por esta razón dentro del tema investigativo realizado se manifiesta que en los últimos meses y pasado año, en diferentes operativos realizados en puntos fronterizos, se detectaron aviones con matrícula Paraguaya, Brasileña o Argentina “que prácticamente su única actividad es el transporte de droga”.

Por esta razón en “Casi todos los países vecinos tienen esta ley (de Derribo de Aviones ilegales) para tener el control aéreo, por tanto, para Bolivia es necesario contar con esta normativa”,

Por esta razón el comando de la Fuerza Aérea Boliviana junto al Escuadrón Diablos Rojos de la Fuerza Aérea Boliviana estarán a cargo de este control, Para que se efectivice esta operación conjunta con los demás países, el Tesoro General de la Nación (TGN), deberá desembolsar para esta tarea conjunta con los otros países los mismos que también tramitaran sus operaciones financieras para poder cumplir efectivamente con esta labor de lucha contra el Narcotráfico y su posterior derribo de aquellas aeronaves de vuelo clandestino.

Art. 9º. Cooperación Internacional. También el Gobierno deberá acudir a la Cooperación Internacional, con el objeto de poder conseguir financiamiento para implementarlo y contar con los equipos necesarios como los radares de primera tecnología los que permitan detectar aquellos vuelos clandestinos.

Comparación Doctrinal:

En cuanto a la preocupación de los países vecinos en la lucha conjunta contra este mal, diputados argentinos, presentaron un proyecto de similar interés de una nueva Ley que habilita el derribo de aviones en vuelos clandestinos procedentes de Bolivia, Brasil y Paraguay, en especial si transportan cargamentos de Droga a su territorio.

El proyecto se extiende a aeronaves que ingresen por el resto de la frontera Argentina, debido a que afirman que entre 100 a 150 vuelos ilegales son los que ingresan a territorio argentino diariamente, gran parte de ellos con

cargamento de droga, procedentes de nuestro país, o en el debido caso procedentes del vecino país de Brasil.

Por lo que es de inminente necesidad coordinar operaciones de control aéreo clandestino entre los países de Brasil, Bolivia, Argentina y Paraguay, trabajar en un proyecto macro en la que se establezca, la instalación de una red de radares.

Art. 10º. Dotación de Equipamientos. La dotación de aeronaves con capacidad de interceptar vuelos clandestinos a la Fuerza Aérea Boliviana, como a las demás entidades que trabajen conjuntamente para la lucha contra este flagelo de la sociedad que dañan las economías de los países colindantes, los mismos que recurren a vuelos clandestinos para transportar drogas y mercaderías destinadas a su distribución en los países vecinos o hacia otros mercados.

Por medio del presente proyecto de Ley, El gobierno boliviano deberá reconocer tal situación así como la necesidad de reforzar la política criminal, fortaleciendo la vigilancia y control aeroespacial, tal como puede verse en los fundamentos del Decreto 1407/04 del vecino país del Perú donde se afirma: "Dado el incremento que ha tenido la actividad de vuelos ilícitos a nivel mundial y más específicamente a nivel regional, relacionados con el contrabando y el uso del medio aéreo como elemento terrorista, se hace Imprescindible poder contar con radares y sistemas que realicen un control efectivo del control aeroespacial, de manera de proteger el tránsito aéreo en el ámbito nacional, el desarrollo nacional y la seguridad y el resguardo de sus fronteras".²⁰ Es por ello que el presente proyecto de Ley, sobre derribos de aviones por narcotráfico, sigue la misma línea, y considerando que la radarización de nuestro espacio aéreo es una condición necesaria pero insuficiente para hacer frente a las nuevas amenazas, en la que se debe

20. [HTTP://WWW.ATCPERU.COM](http://www.atcperu.com) Pág. 1 "ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO DEL PERÚ "

Proponer y dotar a la Fuerza Aérea Boliviana de aeronaves, de la capacidad Monoplazas los mismos que puedan dar respuestas efectivas e inmediatas ante tal situación. Se sabe que la protección del ámbito aéreo, así como el territorio y las aguas jurisdiccionales, es una actividad vinculada a la seguridad Interior. y que a ello han de abocarse todas las fuerzas policiales y de seguridad del Estado Plurinacional.

TITULO TERCERO

INCORPORACION DE DRONES AEREOS EN PUNTOS FRONTERIZOS.

Bolivia y Brasil deben pensar y alistar fase de cooperación antidroga.

Deberán de participar una comisión mixta entre Bolivia y Brasil los que deberán reunirse para preparar una nueva fase de cooperación para la lucha contra el narcotráfico entre ambos países, los mismos que deberán de trabajar los Ministros de Justicia entre Bolivia y Brasil quienes deberán tratar temas de lucha de antidroga por trafico aéreo.

Brasil, deberá preparar un nuevo programa, una nueva fase de cooperación entre Brasil y Bolivia para el combate contra el narcotráfico en los puntos fronterizos de ambos países. Se señala que para Bolivia es de gran importancia esta propuesta normativa y la misma cooperación por la hermana república del Brasil, ya que ambos países comparten cerca a 3.423 kilómetros, por donde ingresa la droga al vecino país, por lo que debe considerarse de manera esencial el fortalecimiento de la cooperación mutua, bajo el espíritu de la corresponsabilidad compartida, el respeto de la soberanía de ambos Estados, su integridad territorial, la no intervención en asuntos internos y el respeto de ASOCIACIÓN DE CONTROLADORES DE TRÁNSITO AÉREO, tomando en cuenta un precepto como Los Derechos Humanos, en las operaciones conjuntas, los mismos que deben seguir un plan de acción entre Bolivia y Brasil en aras de Justicia y Gobierno, en información policial, en operaciones conjuntas, en tareas de Inteligencia y en la investigación sobre el lavado de activos, además del fortalecimiento de las relaciones de frontera, el control migratorio, la renovación de documentos de estrategia policial entre ambos países, el apoyo al programa anticrimen , la cooperación en la erradicación de coca excedentaria entre otros. Por lo que se pueden señalar que “Los problemas son comunes, pero podemos buscar soluciones conjuntas, creativas para enfrentar al crimen organizado,

narcotráfico y delitos conexos en zonas fronterizas con la implementación de tecnología y control aéreo”

Art. 11º. Incorporación de Drones. Ambos países en debida cooperación deberán implementar los Drones de control aeroespacial, los mismos que serán financiados por ambos países en iguales condiciones, los que permitan el control aéreo de vuelos clandestinos comandados desde bases militares en puntos fronterizos.

TITULO CUARTO

RADARIZACION ENTRE PAISES VECINOS.

Art. 12º. Radarización.

En "zona de protección" denominada de alto riesgo de vuelos clandestinos, los países que formen parte del convenio de lucha contra el narcotráfico deberán de contar con la infraestructura adecuada para poder implementar radares de alta frecuencia en los que podrán detectar los vuelos irregulares que se presenten en estas zonas en las que operan avionetas de una sola plaza, mono motores que vuelen bajo a objeto de no ser detectados por la instrumentación de vuelo.

Art. 13º. Se prohíbe elevar obstáculos y hacer funcionar fuentes de interferencia en las zonas de protección, debiendo éstas permanecer libres de plantíos, construcciones, estructuras, cables, dispositivos, mecanismos y toda otra cosa que pueda constituir en obstáculo a la navegación y control aéreo o a sus instalaciones complementarias. Los plantíos y demás cosas a que se refiere el inciso anterior constituyen obstáculo a la navegación aérea cuando sobrepasen las alturas máximas fijadas en las delimitaciones de las zonas de protección de cada pista clandestina, y constituyen fuente de interferencia a las instalaciones de ayuda a la navegación de control y tráfico aéreo cuando entorpezcan o dificulten la plena utilización de esas instalaciones, de radarización fronteriza.

Art. 14. La zona de protección será determinada específicamente para poder operar efectivamente por las fuerzas especiales de lucha contra el narcotráfico a objeto de que los aviones comerciales no puedan ingresar a esta zona denominada de alto riesgo para la aviación comercial y para cada instalación de ayuda y protección de la navegación aérea, en un plano que

Confeccionará la autoridad aeronáutica de cada país el mismo plano que será aprobado por decreto supremo expedido por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional, el que deberá, además, llevar la firma del Ministro de Defensa de ambos países que se encuentren en esta labor de lucha contra el narcotráfico en puntos fronterizos. En el plano y en el decreto referido se señalarán, además de la superficie terrestre o acuática correspondiente a la zona de protección, las alturas máximas permitidas para los plantíos y demás cosas a que se refiere el inciso primero del artículo 13º. Para la zona de protección respectiva se entenderán incorporadas a los planos reguladores urbanos correspondientes.

Art. 15º. De la supresión de obstáculos a la navegación aérea y de su señalamiento y balizaje. La persona que con posterioridad a la determinación de una zona de protección construya o erija en ella objetos que constituyan obstáculos o fuentes de interferencia a la navegación aérea por parte de los operadores de control de ambos países que se encuentren en operaciones conjuntas para el control del tráfico aéreo con el objeto de luchar contra el narcotráfico, deberá suprimirlos o removerlos a su costa y sin derecho a ser indemnizado.

Art. 16º. La autoridad aeronáutica correspondiente a cada país de lucha conjunta contra el narcotráfico, ordenará, mediante resolución, la supresión o remoción de cualquier obstáculo o fuente de interferencia para la navegación aérea que se emplazare en la zona de protección, y fijará al efecto un plazo según la naturaleza de la obra de que se trate. Este plazo se contará desde que la resolución a que se refiere el inciso anterior sea notificada mediante su publicación en un Diario Oficial. Vencido el plazo sin que se haya cumplido la orden de la autoridad aeronáutica, ésta demandará al juez que ordene al infractor su inmediata remoción o eliminación. En el ejercicio de esta facultad, el Comandante General de la Fuerza Aérea Boliviana, será capaz para demandar en juicio.

Art. 17º. Deberá acompañarse a la demanda copia del decreto que determinó la zona de protección, de su plano y de la resolución que ordenó la supresión o remoción de los obstáculos o fuentes de interferencia denunciados. Además, será necesario indicar la naturaleza de la obra de que se trata, el peligro o los entorpecimientos que ocasiona la labor por las fuerzas de ambos países que se encuentren en la lucha contra el narcotráfico y el hecho de que ella se levantó con posterioridad a la publicación de aquel decreto publicado en un Diario Oficial de circulación Nacional. La demanda deberá ser proveído dentro de las veinticuatro horas de recibida, y se notificará en conformidad a la normativa vigente penal. El plazo para contestar la demanda será de cinco días fatales. En estos juicios, el juez practicará, en todo caso y sin esperar la contestación de la demanda, una inspección ocular en la que participara el Ministerio Público para su correcta aplicación de la norma vigente.

Art. 18º. La sentencia que acoja la demanda expresará las medidas que se deberán adoptar para suprimir o remover los obstáculos o fuentes de interferencia, y fijará, atendida la magnitud y naturaleza de ellos, un término prudencial para su cumplimiento, que no podrá exceder de noventa días corridos.

Art. 19º. La persona que contravenga las disposiciones sobre zonas de protección está obligada a reparar los daños que cause e interfiera en el control de aeronavegación que surgen en límites internacionales.

IDENTIFICACION DE LA AERONAVE.

Art. 20. Con el objeto de no derribar una aeronave que se encuentre operando con fines comerciales en puntos limítrofes y fronterizos, éste deberá identificarse y podrá mencionar el trayecto que cumple con los fines

comerciales y podrá indicar su nivel de vuelo que autorizó la torre de control del cual inicio el vuelo comercial. En caso de no identificarse éste será llamado a su correspondiente identificación por parte del llamado de las aeronaves que controlan el espacio aéreo de ambos países en lugares limítrofes en los que se encuentran con el correspondiente control el tráfico aéreo.

Art. 21º. En el caso que se tratase de una aeronave de origen del país vecino, este deberá reportarse a través de sus connacionales y el mismo que deberá contactarse a través de un contacto interno informando el motivo del vuelo, con el fin de evitar un derribe de avión que no fuese reportado a su país de origen.

CONTACTO RADIAL.

Art. 22º Contacto Radial. La aeronave que se encuentre en lo límites de control de tráfico aéreo por derribe de aviones por vuelos ilícitos, este deberá tomar contacto con los aviones de patrullaje o con la torre de control, con el fin de reportar el vuelo que cumple, y de esta manera poder evitar el derribe insulso del mismo, puesto que corre el riesgo de ser derribado.

Art. 23º. El piloto de la aeronave identificada en zona de riesgo, deberá tomar contacto radial obligatoriamente, una vez identificada en la zona de radarización y deberá explicar el motivo de penetración a zona de riesgo aéreo. El mismo deberá tomar contacto radial desde la aeronave en que se encuentre.

PERMISOS DE TIRO.

Art. 24º. Los aviones o aeronaves que se encuentren operando el control aéreo con fines de evitar el narcotráfico, con aeronaves de vuelo clandestino, estos podrán comunicarse con el avión que surca la zona de alto riesgo, con

el objeto de advertirle que iniciará los primeros tiros o disparos de advertencia, a objeto de poderse identificar y poder ser derribado.

Art. 25º. El piloto que este operando o volando en su función de control aéreo, este deberá informar a su base de operaciones con el fin de recibir información si la avioneta o aeronave detectada en la zona de riesgo, se trata de una nave que reportó su vuelo o no, en el caso de no ser identificado anunciará éste a su base que abrirá una rafa de fuego con el objeto de advertirle y comunicarse con la torre de control y pedir un cierto tiempo para reportar su procedencia y su destino final.

Art. 26º. En el caso de que la avioneta o aeronave que surca cielos de alto riesgo, y no reporte o no se identifique, será advertido con una primera ráfaga de tiros al aire, con el fin de poder ser advertido para su aterrizaje forzoso, en el caso de que esta aeronave identificada en la zona de alto riesgo, y no haya hecho caso a la advertencia, éste deberá ser custodiado o en su debido caso ser derribado pese a la advertencia que se le habría dado.

APERTURA DE FUEGO EN ALERTA CONTRA LA AERONAVE.

Art. 27º. La aeronave identificada en la zona de alto riesgo, o punto fronterizo que no hubiera reportado su vuelo de origen y destino del mismo, será advertido con ráfagas de fuego de artillería, con el fin de identificarse dese su procedencia, indicando su arribe final y de esta manera poder ser derribado.

Art. 28º. La aeronave identificada y no obedeciera la alerta de fuego y se rehúse a ser escoltado, este deberá ser derribado, puesto que por sospecha podría tratarse de una aeronave identificada como narco avión, el mismo que deberá ser reportado al país de origen de acuerdo al color de bandera de vuelo que tenga.

Art. 29º. Los disparos de ráfaga en contra del narco avión detectado, deberán de ser con el fin de obligarlos a aterrizar, en lo posible poder evitar el derribe completo del mismo.

CAPÍTULO III

ELEMENTOS DE

CONCLUSIÓN

**ELIGE LA MEJOR MANERA DE VIVIR; LA COSTUMBRE TE LA HARÁ
AGRADABLE**

(PITÁGORAS)

CONCLUSIONES.

1. CONCLUSIONES CRÍTICAS.

1.1. El órgano Legislativo, El Órgano Judicial y el Órgano Ejecutivo; son los directos responsables de poder coordinar estas operaciones de control de tráfico aéreo través de las entidades encargadas, sobre el control del tráfico aéreo y usurpación de cielos bolivianos por aeronaves de otra bandera que no fuesen identificadas o reportadas por ellas mismas. Modificar y proponer nuevas Normas que beneficien al país en la lucha contra el narcotráfico en este caso por narco aviones que se encuentren operando en los límites fronterizos colindantes con los países vecinos.

1.2. Si tomáramos en cuenta todas las propuestas y ser debidamente analizadas por los tres órganos, las críticas y denuncias que se den a nivel nacional, podrían evitarse y no se podría vulnerar el respeto a los Derechos Humanos, podríamos adelantarnos a una conclusión certera o errónea de acuerdo a todas las críticas planteadas por distintos actores de la sociedad, y analizarlas como para darles la razón o no.

1.3. La trasgresión, el incumplimiento, la contravención, el desacato, a una norma que regula esta actividad, es la que constituye una falta de respeto al prójimo causándoles daños y convirtiéndolos de manera directa o indirecta en víctimas que en muchos casos, en algunos casos ocasionados por el propio Estado, el cual es un atentado contra la moral y la vida del propio ciudadano ya sea este nacional o extranjero y el respeto a la vida, y la libre expresión tal cual los reconoce la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, la cual también es cometida por muchos operadores de justicia o de algunos servidores públicos como es la propia policía boliviana, y otras que se encuentran en labores conjuntas para la lucha en contra del narcotráfico.

2. RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.

Desde el punto de vista estrictamente jurídico y la implicancia que tiene la normativa plateada, se deberá tomar en cuenta lo siguiente:

2.1. Es de manera emergente y urgente la de proyectar una norma que beneficie tanto al propio Estado Plurinacional, como también a los demás países limítrofes quienes también sufren de este flagelo ilícito cometido por todas aquellas bandas delincuenciales que se dedican al narcotráfico causando un gran daño a las economías de cada país, por lo que se deberán trabajar en políticas externas de una nueva política criminal utilizadas por los países vecinos quienes deberán firmar acuerdo internacionales de lucha contra el narcotráfico y de esta manera poder evitar estas ganancias ilícitas que se viene dando en todos los países en las que se encuentran los grandes carteles del narcotráfico.

2.2. Considero de mucha importancia que al presentar este proyecto de ley la misma que podrá apalea la permanente necesidad en que también la víctima es el propio Estado, frente a los demás actores internacionales, puesto que no existe una norma que regule los vuelos clandestinos en los que en muchas oportunidades fueron detectados como narco-aviones.

2.3. El presente proyecto es un nuevo paso para seguir adentrándose a la modernidad del siglo XXI en lo referente a la lucha contra el narcotráfico y la permanente actualización de la normativa dentro de la legislación boliviana.

2.4. La transgresión, el incumplimiento, la contravención, el desacato, la negligencia, la irrespetuosidad a los derechos humanos constituye en una falta disciplinaria y un atentado contra la moral de todo ciudadano dentro de estos sectores atacados por los narcotraficantes, los mismos dañan las economías mundiales y la paz de los diferentes actores de la sociedad.

2.5. También podemos decir que todas las personas son iguales ante la ley .En consecuencia tienen derecho a su identificación antes de ser derribados por otras fuerzas conjuntas.

2.6. Se sugiere tomar en cuenta un estudio sistematizado y minucioso de todas las normas nacionales a efecto de poder seguir modificando las Leyes que así lo requieran o plantear nuevas propuestas para la legislación nacional.

2.7. Del mismo modo se sugiere, mediante la Dirección de la Carrera de Derecho, se puedan pronunciar todos los trabajos investigativos realizados en calidad de monografía jurídica por los distintos investigadores a objeto de poder formalizar todas las investigaciones realizadas y puedan ser estas un aporte como un trabajo investigativo a la actividad nacional en todos sus campos a través de todas las propuestas en forma de tesis, proyectos de grado y monografías investigativas que puedan de alguna manera ser aportes científicos en post de mejoras leyes del Estado, al cual se deben para su formación profesional de cada uno de los egresados que hoy se encuentran en calidad de a portantes investigadores en las diferentes temáticas, de la propia legislación nacional.

2.8. También se sugiere a la carrera de derecho poder seguir incentivando a los futuros y nuevos profesionales que se encuentran en esta etapa de conclusión de su formación académica, incentivando a seguir investigando a objeto de que la misma facultad al cual pertenecemos pueda brindar a la sociedad trabajos realmente beneficiosos en todas las áreas de formación académica. Y que con esta clase de titulación sea pues una forma de poder encontrar alternativas de cambio a muchas de las normas y leyes existentes desde hace buenos tiempos atrás y que hoy no se ajustan a las exigencias de nuestra realidad Nacional.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.

ANGELES, Caballero Cesar. La Tesis Universitaria en Derecho.

BOLIVIA, Constitución Política del Estado, Gaceta Oficial De Bolivia edición especial N° 0 del 7 de febrero de 2009.

BOLIVIA, Decreto Ley N° 10135 16 de febrero de 1973.

BOLIVIA, Ley 3988, Gaceta Oficial De Bolivia N° 3139 de 18 de diciembre de 2008.

BOLIVIA, Nueva Constitución Política del Estado Honorable Congreso Nacional 2008

BOLIVIA. Decreto Supremo 29894 Estructura del Òrgano Ejecutivo del Estado Plurinacional. 2009

CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 320.

CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 260.

CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 25.

CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 391.

CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 395.

CARRANZA, Gutiérrez Rubén Investigación Educativa 2a Edición Editorial

CEPCOM. La Paz- Bolivia 2000, Pág. 155, 156, 157, 158, 159,160.

DERMIZAKI, Peredo Pablo, “Derecho Administrativo”, Cuarta Edición, Editorial Judicial, Sucre – Bolivia, año 1999.

GARZÓN, Armando Gran Diccionario Enciclopédico Visual Editorial Programa Educativo y Visual, edición 1993 Pág. 1200

HERNÁNDEZ, Sampieri Metodología de la Investigación 3a Edición Editorial Mac Graw Hill México D.F. 2003 Pág. 705.

LEY 1970 NUEVO CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL. Dra. Carmen Braulia Centellas Tarquino.

MOSTAJO, Max. Seminario taller de grado, Asignatura CJR-000 Técnicas de Estudio Primera Edición La Paz- Bolivia 2005, Pág. 153.

TAMAYO, Mario La Investigación Monográfica, Segunda Edición, Bogotá Colombia 1998.

TOBON, Sanin Gilberto. Carácter Ideológico de la Filosofía del Derecho y el Uso Alternativo del Derecho.

VARGAS, Flores Arturo, “Manual de Introducción al Derecho”, La Paz – Bolivia, año 1993.

