

PRINCIPIO DE DISTINCIÓN Y PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

♦ RESUMEN ♦

La comunidad internacional ha establecido normas específicas para la conducción de hostilidades, con el propósito de proteger a la aviación civil en zonas de conflicto armado. Sin embargo, la experiencia evidencia que aún existen vulnerabilidades en su aplicación y que, en ocasiones, principios como la distinción no han sido aplicados adecuadamente. En tiempo de guerra, los buques deben decidir sobre la neutralización de una aeronave con limitados antecedentes, donde el profesionalismo y el entrenamiento son determinantes para actuar correctamente.

Palabras clave: Aviación, guerra, civil, targeting.

THE PRINCIPLE OF DISTINCTION AND THE PROTECTION OF CIVIL AVIATION IN ARMED CONFLICT

♦ ABSTRACT ♦

Specific norms govern the protection of civil aviation in theaters of armed conflict through a specialized international legal framework. Despite this, operational realities reveal vulnerabilities in the application of International Humanitarian Law. The Principle of Distinction—the requirement to differentiate between military targets and civilian objects—is often tested. In wartime, naval commanders are forced to decide whether to neutralize an aircraft based on limited intelligence and incomplete situational data. Consequently, rigorous professional training and split-second command judgment become critical safeguards against catastrophic civilian loss.

Keywords: Civil Aviation, warfare, targeting.



IGNACIO AZOLA FLORES

Teniente primero

Magister en Relaciones Internacionales (P.U.C.V.)

(iazolaflares@gmail.com)

Valparaíso, Chile

DOI: <https://doi.org/10.63598/marina.v144i1013.226>

La gran extensión del océano expone a las fuerzas navales al ataque de aeronaves de combate, las cuales, con sofisticada precisión, pueden localizar y enfrentar a una flota en mar abierto, especialmente si están coordinadas con otras unidades con mayores capacidades de detección y seguimiento. En cercanía de costa, la situación no es mejor; el tiempo de reacción disminuye drásticamente y la capacidad de los radares de los buques de combate de discriminar un contacto volando a bajo nivel sobre tierra o accidentes geográficos se transforma en una tarea compleja, que los aviadores saben explotar con destreza.

En este contexto, el desafío consiste en primer lugar en recopilar suficiente información sobre un contacto aéreo, aplicar el principio de distinción y determinar si constituye un combatiente, y por tanto, un blanco legítimo de ser neutralizado, de conformidad con el Derecho Internacional Humanitario (DIH) y las reglas de enfrentamiento (ROE) vigentes. Esta tarea, que teóricamente puede parecer sencilla, operacionalmente para una fuerza naval está lejos de serlo, debido al limitado tiempo de reacción y al complejo proceso de toma de decisiones, en el que se deben integrar múltiples fuentes de información y en el que un error puede ocasionar la pérdida de vida de civiles o la pérdida de una valiosa unidad de combate, comprometiendo el resultado de una operación.

Desde esta perspectiva, surge una cuestión esencial: ¿cómo se aplica el principio de distinción respecto de las aeronaves durante un conflicto armado?

El presente artículo tiene por objetivo analizar y reflexionar sobre la importancia de fortalecer el cumplimiento de las normas internacionales aplicables a la conducción de las hostilidades, ilustrando a través de incidentes militares la relevancia del principio de distinción y de las medidas de protección para la aviación civil en tiempos de guerra.

El principio de distinción

En un enfrentamiento tradicional entre Estados, el DIH delimita jurídicamente la conducción de las hostilidades mediante diferentes normas y acuerdos para proteger a civiles y a aquellos que se encuentren imposibilitados de combatir.

En el DIH consuetudinario se reconocen cuatro principios fundamentales a ser utilizados como base de regulación de las hostilidades: la necesidad militar, la humanidad, la proporcionalidad y la distinción. Este último resulta esencial en el proceso de identificación de blancos, ya que el grado de reconocimiento permitirá determinar si se trata de un combatiente y, por tanto, un objetivo legítimo de ser atacado.

La importancia de este principio ha sido reafirmada y consolidada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la cual, en su Resolución 2675 (XXV), dispone que *"en la conducción de operaciones militares durante conflictos se debe hacer una distinción permanente entre personas tomando parte activa en las hostilidades y la población civil"* (ONU, 1970). Asimismo, el artículo 48 del Protocolo I adicional a los Convenios de Ginebra de 1977 reafirma esta obligación al señalar que:

A fin de garantizar el respeto y la protección de la población civil y de los bienes de carácter civil, las Partes en conflicto harán distinción en todo momento entre población civil y combatientes, y entre bienes de carácter civil y objetivos militares y, en consecuencia, dirigirán sus operaciones únicamente contra objetivos militares (CICR, 1977).

Por su parte, el DIH consuetudinario también recoge este principio, según Henckaerts y Doswald-Beck (2009): *"las partes en un conflicto deben siempre distinguir entre*

civiles y combatientes. Los ataques podrán ser solamente dirigidos contra objetivos militares. Los ataques no deben ser dirigidos contra civiles" (p.64).

Con estos antecedentes, resulta fundamental establecer una diferenciación conceptual entre una aeronave civil y una militar. En el Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en el mar, elaborado por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario (IIHL), se define una aeronave militar como:

Una aeronave al servicio de unidades de las fuerzas armadas de un Estado, que lleve los signos distintivos militares de ese Estado, que esté bajo el mando de un miembro de las fuerzas armadas y cuya tripulación este sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares (1994, p.6).

En este manual también se definen las aeronaves que tendrán inmunidad y no deberán ser atacadas durante los conflictos

armados, tales como las aeronaves sanitarias y las aeronaves provistas de salvoconducto en virtud de un acuerdo entre los beligerantes y los aviones de línea, los cuales son destinados al transporte de pasajeros civiles y deben ser claramente identificables por signos exteriores (1994, p.6).

Complementando estos antecedentes, el IIHL establece precauciones respecto a las aeronaves civiles, por ejemplo: éstas deben evitar las zonas de actividades militares potencialmente peligrosas, en las inmediaciones de las zonas de operaciones navales deben acatar las instrucciones de los beligerantes relativas a su rumbo y altitud, y además, los estados beligerantes, neutrales y los servicios de tránsito aéreo, deben implementar procedimientos para que los buques de guerra y las aeronaves militares estén informados de las rutas asignadas a las aeronaves civiles o de los planes de vuelo presentados en la zona de operaciones militares (1994, p.21)

Además, existen diferentes alternativas complementarias para limitar o



Figura 1: Vuelos civiles sobre Medio Oriente el día 22 de junio de 2025, durante la guerra entre Israel e Irán. (Fuente: flightradar.com).

incrementar el control de espacio aéreo en zonas de conflicto. Por ejemplo, mediante la implementación de *notice to airman* (NOTAM), *no fly-zone*, *exclusion zone* (EZ), *desmilitarized zone* (DMZ), *restricted operations zone* (ROZ), entre otras. De acuerdo a la *International Civil Aviation Organization* (ICAO), las experiencias indican que sí existe un riesgo superior para la aviación civil cuando se vuela sobre zonas de conflicto o cerca de éstas, en caso de lanzamiento de un misil que no da en blanco o cuando se produce una identificación errónea de una aeronave civil (2023, p.23).

Durante las operaciones, las fuerzas navales condicionarán el uso de la fuerza al cumplimiento de las ROE, las cuales son confeccionadas incorporando el DIH y aspectos políticos y militares de cada nación. Por ejemplo, en el Manual de San Remo sobre las reglas de enfrentamiento, se utiliza la serie 31 Identificación de blancos, con el propósito de regular los medios de identificación requeridos al usar la fuerza (2009, p.38), especificando los medios de reconocimiento necesarios para validar un blanco.

Identificación de aeronaves

En la guerra antiaérea, el tiempo es quizás uno de los elementos más escasos y vitales para la defensa de una fuerza naval. El lapso transcurrido desde el primer indicio de una aeronave, hasta que se encuentra en condiciones de emplear sus armas, puede ser inferior a un minuto, período en el cual los operadores en la central de combate deben ser capaces de ejecutar el procedimiento de reconocimiento, asignándole una identidad como, por ejemplo: desconocido, neutral, amigo, sospechoso u hostil.

Las tácticas utilizadas por las aeronaves de combate dificultan el proceso de reconocimiento, siendo un desafío constante realizar un procedimiento estandarizado, rápido y efectivo, el cual permita reaccionar adecuadamente para

neutralizar una amenaza y, al mismo tiempo, evitar errores que puedan ocasionar la pérdida de vidas civiles. El factor determinante del proceso es la rápida integración de la información recibida por los sensores de la unidad y la fuerza, para poder entregar una apreciación al nivel de mando y adoptar una decisión respecto al mejor curso de acción.

El elevado nivel de estrés en escenarios de conflictos puede afectar negativamente este proceso, donde la falta de conciencia situacional derivada del estrés o la fatiga, las presiones políticas y militares sobre las unidades, o la deficiencia en el rigor profesional, pueden dar lugar a lo que en aviación se conoce como el modelo de Reason (queso suizo), que en este contexto puede finalizar en el derribo accidental de aeronaves civiles, tal como ha sido evidenciado en múltiples ocasiones. ¿Qué alternativas existen para mitigar este tipo de errores? En realidad, aunque el proceso es exigente, existen diversos métodos para recopilar información complementaria sobre un contacto aéreo.

1. Una de las primeras y más efectivas alternativas es emplear patrullas aéreas de combate para tareas de investigación e identificación visual u optrónica de otras aeronaves, ya sea en apoyo directo o asociado a una fuerza naval.
2. Otra forma es obteniendo la detección de una aeronave por medio del radar de rebusca aérea de un buque, desde costa o desde una aeronave de alerta temprana, complementando la información con medidas de apoyo electrónico (MAE) o de comunicaciones (MAC). Esto además permite conocer la composición, altitud y actitud de un contacto.
3. La información recibida por radar también permitirá determinar con base en su posición si aquel contacto se encuentra en tránsito a través de una aerovía, en cercanías de un aeropuerto o, por el contrario, en áreas prohibidas para el vuelo civil.

4. Uno de los sistemas más utilizados y exigidos por la ICAO para la identificación de aeronaves es el IFF (*identification friend or foe*), el cual consiste en un radar secundario capaz de transmitir diferentes códigos civiles y militares, para ser identificado por fuerzas amigas y para la protección y control de las aeronaves civiles. La señal de IFF puede transmitir diferentes códigos en los modos civiles A, C y S y en los militares numerados del 1 al 5, lo que permite complementar la información obtenida por otros sensores sobre el mismo contacto aéreo.
5. En complemento al IFF, la aviación civil ha implementado el sistema ADS-B (*automatic dependent surveillance-broadcast*), que permite ampliar la cobertura de control de las aeronaves civiles, transmitiendo información de vuelo en zonas no controladas por radar o con alta densidad de tráfico.
6. En relación a las comunicaciones, existe un procedimiento estandarizado para establecer enlace con una aeronave amiga antes de que ésta ingrese a la distancia segura de identificación (DSI) de una fuerza naval, lo que permite clarificar su identidad. Además, es posible establecer comunicación con una aeronave a través de las frecuencias de control aéreo civil del área de operaciones (en espacio aéreo controlado y no controlado) o a través de las frecuencias internacionales de emergencia, en las cuales es posible solicitar la identificación y advertir del peligro de aproximar a una fuerza en el mar.
7. La experiencia demuestra que la falta de enlace en frecuencias de emergencia no implica necesariamente que una aeronave sea enemiga. La alternativa de confirmar un vuelo mediante comunicaciones con el *air traffic service* (ATS) o con el *air operations center* (AOC) nunca debe ser descartada, así como tampoco la verificación de los aeropuertos y aeródromos ubicados dentro o fuera del área de operaciones. Según relata el Almirante inglés Sandy Woodward, estuvo a segundos de derribar un avión de línea brasileño en ruta desde Durban a Rio de Janeiro, debido a la confusión con un Boeing-707 de la



Figura 2: Boeing 707 de la FAA interceptado por un Sea Harrier de la Royal Navy durante la Guerra de las Malvinas.
Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/boeing-707-un-avion-sin-final>).

Fuerza Aérea Argentina (FAA) que buscaba insistentemente a la flota inglesa en su tránsito al sur (2012, p.142).

8. La evidencia acumulativa puede correlacionarse con reportes de inteligencia elaborados a partir de diferentes métodos de obtención, como *human intelligence* (HUMINT), *communications intelligence* (COMINT), etc, los cuales contribuyen a incrementar la conciencia situacional y el alistamiento de una fuerza.
9. Por otra parte, desde la perspectiva naval y conjunta, los vuelos militares deben encontrarse registrados en un *air tasking order* (ATO), documento diario en el cual el *Air and Missile Defence Commander* (AMDC) establece la programación de vuelos en una determinada área de operaciones, proporcionando así antecedentes sobre las aeronaves en el aire.

Es importante destacar que, según lo establece el art. 57 del Protocolo I adicional a los Convenios de Ginebra, las partes deben "*hacer todo lo que sea factible para verificar que los objetivos que se proyecta atacar no son personas civiles ni bienes de carácter civil, ni gozan de protección especial, sino que se trata de objetivos militares*" (CICR, 1977). En esta línea, la correcta aplicación de los procedimientos descritos constituye, en esencia, la materialización operativa del principio de distinción, resultando mandatorio que las ROE sean elaboradas considerando expresamente esta disposición y en tal sentido, solamente el incumplimiento de los requisitos de reconocimiento permitiría el empleo de armamento letal.

Errores de identificación aérea

El proceso de reconocimiento e identificación de blancos aéreos ha mejorado con el transcurso de los años, permitiendo que las aeronaves civiles puedan operar cada vez con mayor seguridad en las cercanías de áreas de

conflicto. No obstante, pese a los avances tecnológicos y a los procedimientos previamente señalados, el factor humano siempre será determinante, ya sea en el procedimiento de reconocimiento de un contacto aéreo, en el proceso de toma de decisiones para el empleo de las armas, o incluso, en gran medida como mecanismo instintivo de supervivencia frente a una amenaza inminente.

Para las fuerzas navales uno de los casos más icónicos es el del crucero *USS Vincennes* de la *US Navy*, que en 1988, durante la guerra Irán-Irak, derribó erróneamente una aeronave de la aerolínea *Iran Airlines* con destino a Dubái. Los resultados de la investigación indicaron deficiencias en el proceso de compilación, así como observaciones en la evaluación del contacto. Además, el cambio en zonas horarias entre la fuerza y el área de operaciones generó un error durante la verificación de los planes de vuelo comerciales. En cuanto a las advertencias emitidas a la aeronave, fueron efectuados *warnings* en la frecuencia militar y civil de emergencia, pero ninguna en la de tránsito aéreo. Este accidente también ilustra lo que Geoffrey Till (2004) llamó "sobrecarga", cuando una fuerza de tarea que opera en aguas congestionadas tiene que afrontar el hostigamiento de lanchas rápidas y amenazas aéreas al mismo tiempo (p.324).

En el ámbito terrestre, uno de los accidentes más recientes es el del vuelo 752 de *Ukraine International Airlines*, derribado por la defensa antiaérea iraní en el año 2020 mientras volaba desde Teherán con destino a Kiev. Las fuerzas iraníes habrían confundido el avión civil con un misil balístico, lanzando un misil Tor-M1 contra el objetivo y provocando la pérdida de 176 vidas humanas.

Otro caso relevante respecto a errores de las fuerzas antiaéreas en tierra es el vuelo MH17 de *Malaysia Airlines*, derribado el año 2014 por fuerzas rusas en el contexto de la guerra del Dombás, mientras transitaba sobre territorio ucraniano en su ruta desde Ámsterdam hasta Kuala Lumpur. La evidencia indica que existieron dos causas principales de confusión: en primer



Figura 3. Vuelo 902 de Korean Airlines luego de aterrizar sobre el hielo.

Fuente: <https://www.baaa-acro.com/crash/crash-boeing-707-321b-near-kem-2-killed>.

lugar, la falta de claridad internacional respecto al tránsito de aeronaves civiles sobre ese territorio, y en segundo lugar, la identificación errónea del avión civil con un Antonov AN-26 militar.

En el aire, durante la Guerra Fría ocurrieron dos accidentes graves de identificación e interceptación entre aviones de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y aeronaves de la aerolínea *Korean Airlines*. El primero de ellos tuvo lugar en 1978 cuando un Boeing-707 que efectuaba el vuelo entre París y Seúl se desvió de su ruta en las cercanías de la base de submarinos soviética de Murmansk, siendo interceptado por dos aviones de combate SU-15TM. En esta acción, el avión debió aterrizar de emergencia en la nieve, falleciendo 2 de las 109 personas a bordo. Pocos años más tarde, en 1983, un Boeing-747 se desvió de la ruta en las cercanías de la Isla Moneron, siendo interceptado por dos aviones SU-15TM y falleciendo los 269 pasajeros a bordo.

Debido a esto, en 1984 se estableció una enmienda a la Convención de Chicago de 1944 en la cual *"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 la seguridad de estas" (ICAO, 2006, p.5).

Pese a estas medidas, otros incidentes como el vuelo 1812 de *Siberia Airlines* y el de *Libyan Arab Airline* aumentan la lista de incidentes que involucran a militares y la aviación civil, evidenciando la complejidad inherente a estos escenarios y la fragilidad del principio de distinción cuando convergen factores humanos, técnicos y operacionales en ambientes de alta presión.

Conclusiones

Las acciones en guerra antiaérea son altamente complejas debido a la dificultad que implica reconocer e identificar una aeronave en un tiempo limitado. En este sentido, la expansión de las rutas aéreas, las limitaciones del DIH para asegurar un cumplimiento uniforme por parte de los Estados y el factor humano bajo condiciones de elevado estrés, han contribuido a que, pese a los importantes avances tecnológicos logrados por la aviación civil y militar, aún existan accidentes que resultan en la pérdida de vidas civiles.

La realidad mundial exige que los equipos de guerra antiaérea a bordo de las unidades de combate mantengan un alto nivel de

calificación y entrenamiento, tanto en el dominio técnico de los sistemas como en el conocimiento táctico y del marco jurídico que regula las operaciones navales. Esta preparación integral constituye la base para un proceso de toma de decisiones rápido, preciso y acertado.

La evidencia demuestra que la protección de aeronaves civiles en zonas de conflictos

armados constituye un desafío internacional de carácter permanente, y que, a pesar de los avances tecnológicos, continuará siendo un tema prioritario de interés global en los próximos años. En este sentido, el fortalecimiento del cumplimiento del DIH no solo responde a una obligación jurídica, sino que constituye un imperativo moral y profesional para preservar la legitimidad del empleo de la fuerza en y desde el mar.



LISTA DE REFERENCIAS

1. Aviation Safety Network. (s. f.). Unlawful interference Boeing 707-321 HL7429. Flight Safety Foundation. Recuperado el 4 de noviembre de 2025 de <https://asn.flightsafety.org/asndb/328883>
2. Comité Internacional de la Cruz Roja. (1977). Protocolo I adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales. Recuperado el 4 de noviembre de 2025 de <https://www.icrc.org/es/document/protocolo-i-adicional-convenios-ginebra-1949-proteccion-victimas-conflictos-armados-internacionales-1977>
3. Henckaerts, J.-M., & Doswald-Beck, L. (2009). Customary international humanitarian law (Vol. 1: Rules). Cambridge University Press.
4. Instituto Internacional de Derecho Humanitario. (1994). Manual de San Remo sobre el derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar.
5. Instituto Internacional de Derecho Humanitario. (2009). Manual de San Remo sobre las reglas de enfrentamiento.
6. International Civil Aviation Organization. (2006). Doc 7300/9. Convention on international civil aviation (9.^a ed.).
7. International Civil Aviation Organization. (2023). Doc 10084. Risk assessment manual for civil aircraft operations over or near conflict zones (3.^a ed.).
8. Organización de las Naciones Unidas. (1970). Resolución 2675 (XXV): Principios básicos para la protección de poblaciones civiles en los conflictos armados. Recuperado el 4 de noviembre de 2025 de <https://digitallibrary.un.org/record/201888?v=pdf>
9. Till, G. (2004). Sea power: A guide for the twenty-first century. Routledge.
10. Woodward, S. (2012). One hundred days: The memoirs of the Falklands battle group commander. Naval Institute Press.