

## «DRONES» Y DERECHO OPERACIONAL EN UN MUNDO ASIMÉTRICO

Rodrigo Lorenzo Ponce de León  
*Capitán auditor*

### SUMARIO

I. PRÓLOGO. II. LOS «DRONES»: Una criatura de la táctica. III. LOS «DRONES» Y EL DERECHO INTERNACIONAL: Un código genético inacabado. IV. LOS «DRONES» Y EL RÉGIMEN DE CONTROL DE ARMAMENTOS: Una cuestión resuelta. V. EL FACTOR HUMANO: ¿Piloto, operador, controlador o *el guerrero del interfaz*? VI. LOS «DRONES» Y LA GESTIÓN DE OBJETIVOS: Distinción, proporcionalidad, precaución. VII. «DRONES» FUERA DE CONTROL: La cuestión de la responsabilidad por uso indebido. VIII. PIONEROS DE UNA NUEVA FRONTERA: Decálogo del operador DUO

### I. PRÓLOGO

Del presente trabajo podría decirse que aparece en España con una década de retraso. Pero... al menos aparece y lo hace sobre un medio de combate nuevo y en un formato nuevo. Mientras que la idea operacional detrás de los *drones* o medios no tripulados no es nueva, lo que resulta novedoso sin embargo es la tecnología y medios letales que el estado de la técnica actual permite incorporarles y la forma con la que, paradójicamente, se busca así acortar la distancia con un adversario asimétrico que se oculta detrás de la población civil. Desde el año 2002, en que fue publicada una colección de ponencias sobre

los medios no tripulados en el seno de la cátedra «Alfredo Kindelán»<sup>1</sup>, hasta el pasado mes de febrero en que la Unidad PASI de nuestras Fuerzas Armadas con base en Herat, Afganistán, alcanzaba la cifra récord de 5.000 horas de vuelo<sup>2</sup>, ha transcurrido más de una década y poco o casi nada ha sido escrito<sup>3</sup> sobre los denominados *drones*. El presente trabajo de investigación estudia su versatilidad táctica, el perfil de sus operadores y los fundamentos legales de su empleo en la gestión de objetivos militares o de la responsabilidad por uso indebido. El enfoque de la materia ha sido hecho desde una perspectiva de Derecho operacional, es decir, entendido este no como una disciplina jurídica sino como una técnica de investigación y aplicación del Derecho que huye de fórmulas peligrosamente parcelarias y busca, en la transversalidad, enriquecerse con lo que otras ciencias como la ciencia política, la historia militar, el arte operacional y de la guerra, las relaciones internacionales e incluso la ética pueden aportar en la averiguación de la verdad científica. En fin, dicen que España necesita cultura de Defensa<sup>4</sup>. A nosotros nos gustaría añadir a esa frase incompleta que en lo que atañe al Derecho internacional militar, como capítulo de esa cultura, la falta de conocimientos raya a veces en lo inaudito<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Ministerio de Defensa (2002): *Vehículos Aéreos No Tripulados*, Centro de Guerra Aérea, Estado Mayor del Aire, Seminario Internacional XI, Madrid.

<sup>2</sup> Nuestra enhorabuena y agradecimiento desde estas líneas por dicho evento: <[http://www.emad.mde.es/MOPS/novoperaciones/noticias/2014/02/140214\\_5000\\_horas\\_PASI.html](http://www.emad.mde.es/MOPS/novoperaciones/noticias/2014/02/140214_5000_horas_PASI.html)> (acceso en febrero de 2014).

<sup>3</sup> Por haber sido «escrito» y sin perjuicio del ya citado del año 2002 nos referimos a trabajos de investigación de contenido jurídico y enfoque operacional. Obras sí, muchas, pero todas siempre de contenido técnico y con la ausencia notabilísima de algún ponente experto en Derecho aeronáutico o de los conflictos armados: Ministerio de Defensa (2007): *Tecnología y Fuerzas Armadas*, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional – Fundación Sagardoy, Monografías del CESEDEN, n.º 94, Madrid; Ministerio de Defensa (2008): *C4ISTAR/Gestión de la Información para las Fuerzas Aéreas del Futuro*, Centro de Guerra Aérea, Estado Mayor del Aire, Seminario Internacional XVII, Madrid; Ministerio de Defensa (2009): *UAS 'Unmanned Aircraft System' Sobre su Integración en el Espacio Aéreo No Segregado*, Monografías del Sistema de Observación y Prospectiva Tecnológica, Dirección General de Armamento y Material, Madrid; Ministerio de Defensa (2010): *Adiestramiento, Gestión y Empleo Operativo de los UAS*, Centro de Guerra Aérea, Estado Mayor del Aire, Seminario Internacional XIX, Madrid; Ministerio de Defensa (2011): *Adaptación de la Fuerza Conjunta a la Guerra Asimétrica*, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Documentos de Seguridad y Defensa, n.º 44, Madrid; Ministerio de Defensa (2012): *Los Sistemas No Tripulados*, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Documentos de Seguridad y Defensa, n.º 47, Madrid; Ministerio de Defensa (2012): *Tecnologías Asociadas a Sistemas de Enjambres de  $\mu$ UAV*, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Documentos de Seguridad y Defensa, n.º 49, Madrid.

<sup>4</sup> Excmo. Sr. Ministro de Defensa, Pedro Morenés: <[http://www.larazon.es/detalle\\_hemeroteca/noticias/LA\\_RAZON\\_498240/5747-morenes-recalca-que-espana-necesita-cultura-de-defensa#.Ttt1HjBQhCUBGjb](http://www.larazon.es/detalle_hemeroteca/noticias/LA_RAZON_498240/5747-morenes-recalca-que-espana-necesita-cultura-de-defensa#.Ttt1HjBQhCUBGjb)> (acceso en agosto de 2013).

<sup>5</sup> En la sesión de ratificación parlamentaria para el despliegue de los operadores de *drones* en la base de apoyo avanzado en Herat, hito en la historia de la aviación no tripulada

## II. LOS «DRONES»: UNA CRIATURA DE LA TÁCTICA

Protección y decepción o lo que es lo mismo, distancia y sorpresa, son dos factores tácticos implícitos en el concepto operacional del *drone*. Distancia y sorpresa son, por así decirlo, los dos *genes* de la táctica militar contemporánea, basada en ataques de precisión, en operaciones dirigidas a lograr un efecto específico (EBO: *Effects Based Operations*), en operaciones con un enfoque integral (CA: *Comprehensive Approach*) y en un sinfín de técnicas que buscan siempre la rápida parálisis del adversario a base de golpes audaces y seguros con el menor número posible de bajas propias y colaterales. La combinación de ambos factores no ha sido fruto de la casualidad histórica. Antes al contrario, quizás sea incluso una anomalía desde la perspectiva del modo de entender el arte de la guerra en Occidente. En la Antigüedad, Homero se ocupó en *La Iliada* de la distancia en el combate por boca del mítico Idomeneo, despreciándola<sup>6</sup>. Invenciones como la pólvora y la cometa por los chinos, grandes maestros en el arte de la decepción<sup>7</sup>, eran incompatibles con el sentido heroico del combate cuerpo a cuerpo que Grecia y Roma practicaban en Occidente<sup>8</sup>. La adaptación a nuevas formas de hacer la guerra desde la distancia y con señuelos no debió ser tarea fácil. En 1139 el Segundo Concilio de Letrán, presidido por Inocencio II, proscribió bajo anatema el uso del arco y la ballesta, describiéndolos como un arma detestable para Dios e indigna para los cristianos.

---

española, celebrada el 25 de marzo de 2008 por la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados a través del trámite de urgencia del art. 17.2 y .3 de la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, se llega a denominar a estos medios «avión espía» hasta en tres ocasiones, ignorando la dimensión legal del «espionaje» en operaciones militares y lo que es peor, aplicándose precisamente a una unidad militar de inteligencia, reconocimiento y observación: <[http://www.congreso.es/public\\_oficiales/L8/CONG/DS/PL/PL\\_314.PDF](http://www.congreso.es/public_oficiales/L8/CONG/DS/PL/PL_314.PDF)> (acceso en agosto de 2013).

<sup>6</sup> Cuando el prudente Meriones le pide una lanza para seguir combatiendo pues la suya había quedado inservible en la lucha, Idomeneo, mítico caudillo de los cretenses, le replica: «Si la deseas, hallarás, en la tienda, apoyadas en el lustroso muro, no una, sino veinte lanzas, que he quitado a los teucros muertos en la batalla; pues jamás combato a distancia del enemigo. He aquí por qué tengo lanzas, escudos abollonados, cascos y relucientes corazas.» (XIII, 260), en SEGALA ESTALELLA, L. (1927): *Obras Completas de Homero*, Barcelona: Montaner y Simón ed., p. 141.

<sup>7</sup> El célebre tratadista chino Sun Tzu, autor de la obra *El Arte de la Guerra*, dejó dicho que todo el arte de la guerra se basa en el engaño y en someter al enemigo sin luchar. No deja de resultar paradójico que el recurso a los *drones* como forma de hacer la guerra, del que las fuerzas armadas occidentales son pioneras, tiene un poco de ambos axiomas orientales a la vez: estos medios son capaces de observar silenciosamente un objetivo durante horas y días enteros abatiéndolo con precisión cuando menos se lo espera y todo a través de un operador oculto a miles de kilómetros del área de operaciones.

<sup>8</sup> DAWSON, D. (1996): *The Origins of Western Warfare: Militarism and Morality in the Ancient World*, Boulder: Westview Press, pp. 47-101 y pp. 111-159.

Con el tiempo vendría el arco largo inglés, ingenio con el que los plebeyos de Gales e Inglaterra derrotaron a pie, a distancia y por sorpresa a los nobles franceses de montura, lanza, escudo y normas de cortesía caballeresca en la batalla de Agincourt en 1415<sup>9</sup>. Para la aristocracia europea de entonces el uso del arco y flechas era de villanos y cobardes<sup>10</sup>. Una nueva etapa en el arte de la guerra acababa de comenzar, imponiéndose a las formas del viejo orden medieval. La caída de Constantinopla en manos turcas en 1453 se debió a la célebre Gran Bombarda de Mohamed II, majestuoso cañón capaz de disparar proyectiles a una distancia de más de 1.000 metros<sup>11</sup>. Armas de fuego personales como el arcabuz y algo de astucia fueron medios predilectos para nosotros los españoles en la conquista del Nuevo Mundo a partir de 1492. ¿Si no fuera por la pólvora y el ardid cómo hubiera podido Hernán Cortés someter la capital del imperio Azteca en 1521 con tan solo una fuerza de 800 hombres? Los combates navales del siglo XVI fueron decididos gracias al empleo de navíos artillados, ahí está la entrada triunfal del rey Carlos V en Túnez en 1535. En el siglo XVII el célebre estratega Gustavo Adolfo II, rey de Suecia, hizo de la artillería la tercera arma esencial de los ejércitos modernos y quizás la suya fuese la mejor que por entonces existía en toda la cristiandad<sup>12</sup>. En el XVIII los europeos asumieron la filosofía del poder naval a base de navíos artillados, estableciendo una preponderancia absoluta sobre los caminos del mar<sup>13</sup>. La burguesía de la Ilustración se esforzó en aplicar los adelantos de la ingeniería al arte de la guerra, como las fortalezas artilladas, símbolo de la defensa ante el ataque a distancia. Frente al arrojo de infantes y jinetes, el pragmatismo de artilleros e ingenieros acabaría por imponerse. En 1863, el gobierno de los Estados Unidos promulgaba para sus tropas la Orden General n.º 100, también llamada «Código Lieber», reglamento de campaña donde ya se admite la táctica combinada de la distancia y la sorpresa: en los bombardeos de plazas y lugares la sorpresa podía justificar la omisión del deber de avisar al enemigo con la debida antelación<sup>14</sup>. El ocaso del siglo XIX marca el nacimiento de la robótica mili-

<sup>9</sup> PARKER, G. (2005): *The Cambridge History of Warfare*, Cambridge: Cambridge University Press, p. 88.

<sup>10</sup> KELLY, J. (2005), *Gunpowder: Alchemy, Bombards, and Pyrotechnics: The History of the Explosive that Changed the World*, Jackson: Perseus Books Group, p. 27.

<sup>11</sup> ALONSO IGLESIAS, J. (2006), «Los Antiguos Colosos de la Artillería III», *Memorial de Artillería*, Revista del Arma de Artillería, n.º 1/junio, pp. 6-20, p. 13.

<sup>12</sup> ROBERTS, M. (1953, 1958), *Gustavus Adolphus: A History of Sweden, 1611-1632* (2 vols.), vol. II (1958), Londres: Longmans, p. 234.

<sup>13</sup> TORREJÓN CHAVES, J. (1997), «La Artillería en la Marina Española del Siglo XVIII», *Militaria*, Revista de Cultura Militar, n.º 10, pp. 291-324, p. 293.

<sup>14</sup> General Orders n.º 100: The Lieber Code, art. 19: «Commanders, whenever admissible, inform the enemy of their intention to bombard a place, so that the noncombatants, and especially the women and children, may be removed before the bombardment com-

tar con el *Teleautomation*, torpedo teledirigido de uso militar<sup>15</sup>, y el empleo del primer *drone* de reconocimiento que registra la historia, ocurrió esto precisamente en la guerra Hispano-Americana: un simple juego de cometas a las que el inventor William A. Eddy incorporó una cámara de fotos accionada desde tierra y gracias al cual, según parece, pudo el mando enemigo saber siempre de antemano la posición exacta de las tropas españolas tras las colinas y fortificaciones de Cuba<sup>16</sup>. Del siglo xx podría decirse que fue el siglo de la guerra en el aire o lo que es lo mismo, de la guerra en la distancia. La introducción del aeroplano en misiones de reconocimiento y bombardeo durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y el empleo estratégico por Alemania de su temible *Luftwaffe* y de las bombas autopropulsadas *Vergeltungswaffe* V-1 y V-2 durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) fueron abriendo el camino a otros ingenios para hacer la guerra a distancia. Fue quizás el derribo por la URSS en 1960 de un avión espía norteamericano, el S-2 pilotado por Francis G. Powers, en misión encubierta de reconocimiento lo que llevó al desarrollo definitivo de los *drones* como medio predilecto para tareas de inteligencia<sup>17</sup>. La captura de este piloto por las autoridades soviéticas puso al presidente Eisenhower en una difícil situación y fue el motivo del fracaso de la Cumbre de París en la que con tanto ahínco habían defendido los norteamericanos su política de «cielos abiertos». La guerra de Vietnam fue la guerra del *Lighting Bug*, ingenio pilotado remotamente desde la cabina de un avión de transporte DC-130 Hércules, con una autonomía de vuelo de hasta 2.000 km y con posibilidad de descender sobre su objetivo a una altura de 90 m<sup>18</sup>. En 1966 un vehículo submarino no tripulado (UUV: *Unmanned Underwater Vehicle*) pilotado por control remoto

---

mences. But it is no infraction of the common law of war to omit thus to inform the enemy. Surprise may be a necessity.».

<sup>15</sup> CERVERA ANDÉS, A. (2011), *Coordinación y Control de Robots Móviles Basado en Agentes*, Proyecto Final de Carrera, Universidad Politécnica de Valencia, ETSINF, p. 17. <<http://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/11167/Memoria.pdf?sequence=1>> (acceso en agosto de 2013).

<sup>16</sup> Curioso protagonismo de nuestro país en el nacimiento de la aviación no tripulada contemporánea. Véase el ofrecimiento que este inventor hizo a la US Navy en julio de 1898, recogido a modo de noticia en la edición de 2 de julio de aquel año del periódico The New York Times, sugiriendo a las autoridades que él era capaz de tomar miles de fotografías desde el aire de sitios como La Habana o de cualquier parte de la costa cubana: <<http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F20711F83C5C11738DDDAB0894DF405B8885F0D3>> (acceso en agosto de 2013). Durante la guerra no fueron pocas las instantáneas que debió tomar de nuestras heroicas posiciones, convirtiéndose estas en las primeras fotos de reconocimiento aéreo de la historia: véase <[http://www.pbs.org/wgbh/nova/spiesfly/uavs\\_02.html](http://www.pbs.org/wgbh/nova/spiesfly/uavs_02.html)> (acceso en agosto de 2013).

<sup>17</sup> EHRHARD, T. P. (2010), *Air Force UAVs – The Secret History*, Arlington: Mitchell Institute Press, p. 6.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 23.

permitió providencialmente recuperar a 869 metros de profundidad una de las bombas atómicas del siniestro aéreo de Palomares<sup>19</sup>, convirtiendo a España otra vez en protagonista accidental en la historia de estos medios. En la década de los 70 el empleo y desarrollo de aviones pilotados por control remoto se extenderá a misiones cinéticas tipo SEAD (supresión de defensas antiaéreas enemigas) y tipo EW (medidas de guerra electrónica). En 1982 el Estado de Israel lanzó una flota de *drones* señuelo sobre el cielo de Siria, logrando activar su sistema de defensas antiaéreas y procediendo a continuación, una vez averiguada la localización exacta de las baterías de misiles superficie-aire tipo SAM, a ponerlas una a una fuera de combate con cazas convencionales. En los 90 los medios aéreos no tripulados de uso en los Balcanes demostraron su alto valor táctico al limitar los daños colaterales, de un lado, y servir para la protección de las fuerzas aliadas, de otro, gracias a su enorme capacidad de precisión en la identificación de objetivos. A comienzos del presente siglo, en noviembre de 2002, un *drone* estadounidense dotado de misiles *Hellfire* fue utilizado en Yemen, provocando la muerte de Qan Senyan Al-Hariti, uno de los líderes de Al-Qaeda y responsable del atentado contra el buque de guerra norteamericano *USS Cole*<sup>20</sup>. Los *drones*, por así decirlo, alcanzaban ahora la aptitud para el combate. En 2002 la flota militar de aeronaves no tripuladas de los Estados Unidos de América estaba integrada por 167 unidades; en 2010 por 7.500<sup>21</sup>, efectuándose en 2008 un total de 800.000 horas de vuelo operativo<sup>22</sup>. Eso en operaciones aéreas, en tareas de desactivación de explosivos EOD y en escenarios tan exigentes como Irak y Afganistán en 2006 se emplearon un total de 4.000 *drones* terrestres en 30.000 misiones, logrando neutralizar más de 11.000 artefactos IED<sup>23</sup>. En 2012 se llegaron a realizar una media de 33 salidas aéreas de combate al mes con *drones* por parte de las fuerzas de Estados Unidos en Afganistán<sup>24</sup>. De hecho, en septiembre de 2009 se graduaba la primera promo-

---

<sup>19</sup> DEFENSE NUCLEAR AGENCY (1975), *Palomares Summary Report*, Nuevo México: Department of Defense, p. 94.

<sup>20</sup> LABORIE IGLESIAS, M. A. (2012), «La Era de los Drones», *Revista Atenea*, n.º 41, noviembre, pp. 56-60, p. 56.

<sup>21</sup> GERTLER, J. (2012), U.S. Unmanned Aerial Systems, Congressional Research Service Report, Washington DC, p. 2: <<https://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42136.pdf>> (acceso en septiembre de 2013).

<sup>22</sup> SHASHANK, J. (2010), «Droning on: the American bolt from the blue, Analysis and Commentary», Londres: Royal United Services Institute. Artículo disponible en el sitio: <<http://www.rusi.org/analysis/commentary/ref:C4B702AC47A4BF/#.Urh9ifsSY1g>> (acceso en septiembre de 2013).

<sup>23</sup> LOPEZ, R. (2007), «Foiling Bombs and Bad Guys», *Defense Technology International*, vol. 1, issue 10, december, p. 30.

<sup>24</sup> Dato obtenido en el sitio: <<http://www.wired.com/dangerroom/2012/11/drones-afghan-air-war/>> (acceso en septiembre de 2013).

ción de pilotos UAV de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos sin haber recibido ni una sola hora de entrenamiento en vuelo convencional<sup>25</sup> y en mayo de 2010 la flota de vehículos aéreos no tripulados del Ejército de los Estados Unidos alcanzaba la cifra récord de 1.000.000 de horas de vuelo<sup>26</sup>. La idea, por consiguiente, de la distancia y de la sorpresa, dos de las características precisamente presentes en gran medida en las acciones, sean o no cinéticas, llevadas a cabo con *drones*—y también, aunque en menor medida, en los *ciberataques*<sup>27</sup>, no debería plantear dudas en cuanto a su legalidad<sup>28</sup>. Quizás la cuestión no tenga que ver tanto con la distancia y la sorpresa como con la despersonalización y aparente anonimato que se produce en el combate debido, entre otros, a que los *drones* multiplican no solo el factor espacio (distancia)—el operador puede estar situado a miles de kilómetros del área de operaciones (AOR)— sino también el factor tiempo (sorpresa), ya que el operador y el comandante operacional pueden estar observando el objetivo durante horas, días y semanas enteras pudiéndose adoptar la decisión de abatirlo en el momento de mayor impacto estratégico o táctico. Todo lo anterior a golpe de videoconsola y desde la protección que ofrece un Centro Combinado de Operaciones Aéreas (CAOC: *Combined Air Operations Center*) probablemente subterráneo y blindado a base de gruesas capas de hormigón armado.

Estamos en la era de los *drones*, artefactos que han revolucionado el desarrollo de las operaciones militares gracias a los avances de la robótica militar<sup>29</sup>.

---

<sup>25</sup> LUBOLD G. (2009), «US Air Force's Class of 2009: Pilots Who Won't Fly», *The Christian Science*, september 28. Véase esto en el sitio: <<http://www.csmonitor.com/USA/Military/2009/0928/p02s04-usmi.html>> (acceso en septiembre de 2013).

<sup>26</sup> US Air Force Safety Center, «Aircraft Statistics», january 2011. Dato obtenido del sitio: <<http://www.afsc.af.mil/organizations/aviation/aircraftstatistics/index.asp>> (acceso en septiembre de 2013).

<sup>27</sup> El nuevo dominio denominado *ciberespacio* y la amenaza actual, real y creciente que los *ciberataques* representan para la seguridad nacional ha merecido en España la creación incluso de un mando específico, el Mando Conjunto de Ciberdefensa, creado por Orden Ministerial 10/2013, de 19 de febrero. Sin embargo, el desarrollo y ejecución de operaciones militares con medios y sistemas no tripulados tan solo cuenta, hasta la fecha, con normativa de carácter reglamentario muy dispersa y sectorial. ¿Tardaremos mucho en tener también un Mando Conjunto de Operaciones con Medios No Tripulados...? ¿Tardaremos mucho en disponer de una doctrina oficial sobre el empleo terrestre, naval y aéreo de medios no tripulados...?

<sup>28</sup> STRAWSER, B. J. (2010), *Moral predators: the duty to employ uninhabited aerial vehicles*, *Journal of Military Ethics*, Vol. 9, No. 4, pp. 342-368, p. 343.

<sup>29</sup> JINETTE, J. (2009), «Unmanned limits: Robotic systems can't replace a pilot's gut instinct», *Armed Forces Journal*, november 2009: «Los futuristas predicen una fuerza de combate eventualmente integrada por sistemas no tripulados desarrollando misiones de guerra, dirigida por equipos de operadores remotos o, incluso, guiadas autónomamente mediante inteligencia artificial». Véase esto en: <<http://www.armedforcesjournal.com/2009/11/4302459/>> (acceso en septiembre de 2013).

Protagonistas indiscutibles de la guerra virtual<sup>30</sup>, en los últimos diez años el número de vehículos no tripulados terrestres, aéreos, de superficie y submarinos ha evolucionado con una rapidez inusitada<sup>31</sup> y junto a esto también los problemas e interrogantes de carácter ético, político, militar y legal que todo ello a su vez plantea. No se trata de una nueva generación de medios no tripulados desechables ya conocidos como los misiles balísticos, la munición guiada de precisión (PGM), los torpedos o las minas empleadas en la lucha antisubmarina. Al contrario, por sorprendente que parezca los *drones* podrían asemejarse antes, en su funcionamiento y aspecto externo, a uno de esos aviones utilizados para la práctica deportiva del aerodelismo de no ser por sus capacidades sensoriales y letales. Como ha dicho alguien, se trata de una auténtica «revolución en los asuntos militares» en la que las tecnologías están cambiando no solo el «cómo» sino también el «quién»<sup>32</sup>. Los *drones* poseen ventajas como evitar el riesgo de las tripulaciones convencionales a bordo; el peligro para las personas en tareas rutinarias, tóxicas o peligrosas conocidas en el mundo operacional como tareas «3-D» (*dull, dirty or dangerous*)<sup>33</sup>; permiten identificar y reconocer un objetivo con precisión a fin de detectar la presencia en las inmediaciones de personas no combatientes o de fuerzas propias o aliadas

---

<sup>30</sup> No nos detendremos demasiado en este concepto por exceder con creces los propósitos específicos de este trabajo. Con carácter general hacemos referencia a toda operación militar que se apoye en capacidades informáticas y robóticas en grado tal que el actor participe en la misma desde la distancia con el objeto de reducir, en lo posible, el riesgo inherente a este tipo de actividad. Baste a título de ejemplo la definición que en algún lugar se aporta: «una guerra sin muertos –de nuestro bando– es una guerra que deja de ser completamente real para nosotros»; en IGNATIEFF, M. (2001), *Virtual War*, London: Vintage Random House, p. 5.

<sup>31</sup> Tan solo en lo que a vehículos aéreos se refiere, en 2009 se llegaron a contabilizar hasta 1.100 modelos y marcas diferentes o bien en el mercado o en fase de desarrollo y en un total de cincuenta y dos países. Estos datos han sido obtenidos en MARSHALL, D. (2009), «Unmanned Aerial Systems and International Civil Aviation Regulations», *North Dakota Law Review*, vol. 85, n.º 3, pp. 693-713, p. 694.

<sup>32</sup> SINGER, P. W. (2009), «Ethical Implications of Military Robotics», The 2009 William C. Stut Ethics Lecture, Annapolis: United States Naval Academy, p. 10. Véase esta conferencia en el sitio: <[http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/usna\\_singer\\_robot\\_ethics.pdf](http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/usna_singer_robot_ethics.pdf)> (acceso en octubre de 2013). En cuanto a la expresión «revolución en los asuntos militares», se trata de una corriente historicista originada en el mundo académico de habla inglesa (RMA: Revolution in Military Affairs) que analiza la guerra como hecho histórico sometido al vaivén de las innovaciones tecnológicas y en las que estas, cuando son de suficiente magnitud, exigen una transformación en el modo de concebir las operaciones militares: la pólvora, la artillería, la táctica española del Tercio de Infantería, la táctica napoleónica, la aviación, la blitzkrieg alemana, el radar, el armamento nuclear, los medios no tripulados, etc.

<sup>33</sup> AUSTIN R. (2010), *Unmanned Aircraft Systems: UAVS design, development and deployment*, Chichester: John Wiley & Sons ed., p. 5.

y son más económicos que los medios tripulados convencionales<sup>34</sup>. También existen otras ventajas operacionales y tácticas como el simple hecho de que en un avión convencional la decisión última de efectuar o abortar el ataque reside en la tripulación, cuya atención se reparte normalmente en varias tareas críticas como identificar y atacar el objetivo mientras evitan o atacan las defensas antiaéreas y los aviones del adversario. Por el contrario, los *drones* conceden a su operador un margen mucho mayor de tiempo para identificar el objetivo, un sinfín de medios para captar imágenes en vídeo de su localización, la posibilidad incluso de consultar en tiempo real con un asesor jurídico los pormenores de la operación y hasta la calma y serenidad de juicio de la que un comandante o un operador puede disfrutar al no padecer las limitaciones derivadas del respeto a la muerte o a provocar la muerte de personas civiles.

No obstante, habría que huir de dogmatismos, tal y como advierten algunos analistas las ventajas que ofrecen los *drones* no deberían traducirse en el plano político en una mayor tendencia al uso de la fuerza en las relaciones internacionales<sup>35</sup>. Hasta ahora tan solo Estados Unidos, el Reino Unido e Israel han llevado a cabo acciones de combate con *drones*<sup>36</sup>. España, país que siempre ha mantenido altos estándares de comportamiento ético en operaciones militares y de cuyo respeto ha hecho incluso norma jurídica<sup>37</sup>, tiene ante sí

---

<sup>34</sup> Por hacernos una idea: un drone como el Predator cuesta aproximadamente 5 millones de dólares USA (3,6 millones de euros): MQ-1B Predator, US AIR FORCE (jan. 5, 2012), <<http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?fsID=122>>. El drone tipo MQ-9 Reaper, versión de combate del anterior, sale aproximadamente de 10 a 15 millones de dólares USA por unidad (7,2 a 10,8 millones de euros): US AIR FORCE (jan. 5, 2012), <<http://www.af.mil/information/factsheets/factsheet.asp?id=6405>>. El tipo Avenger, vehículo a reacción dotado de tecnología stealth, tiene un precio unitario de 13 a 17 millones de dólares USA (9,3 a 12,2 millones de euros), véase HENNIGAN, W. J.: Air Force Buys an Avenger, Its Biggest and Fastest Armed Drone, periódico LA Times (dec. 31, 2011), <<http://articles.latimes.com/2011/dec/31/business/la-fi-stealth-drone-20111231>> (interesante artículo donde se destacan las ventajas del Avenger frente a otros modelos de drone aéreo). Por el contrario, el precio de un avión de caza convencional como el Eurofighter ronda los 80,3 millones de euros: <<http://www.infodefensa.com/es/2012/08/21/noticia-morenes-confirma-el-aplazamiento-de-la-compra-de-12-cazas-eurofighter.html>> (acceso a estos sitios en octubre de 2013).

<sup>35</sup> BOYLE, M. J. (2013), «The Cost and Consequences of Drone Warfare», *International Affairs*, vol. 89, issue 1, pp. 1-29, p. 24; DOWD, A. W. (2013), «Drone Wars: Risks and Warnings», *Parameters*, winter-spring, 42 (4)/43 (1), pp. 7-16, p. 8; COLE, C., DOBBING, M., y HAILWOOD, A. (2010), *Convenient Killing – Armed Drones and the ‘Playstation’ Mentality*, Oxford: Fellowship of Reconciliation, p. 7; MAHADEVAN, P. (2010), «The Military Utility of Drones», *CSS Analysis in Security Policy*, issue 78, july, pp. 1-3, p. 2.

<sup>36</sup> Dato obtenido en el sitio: <<http://www.atlantic-community.org/-/an-integrative-approach-to-nato-and-unmanned-aerial-systems>> (acceso en noviembre de 2013).

<sup>37</sup> Arts. 83-114 del Real Decreto 96/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueban las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas (<<http://www.boe.es/boe/dias/2009/02/07/>

el reto de poder convertirse en Estado pionero en el establecimiento de una doctrina oficial sobre el empleo bélico de estos ingenios dentro del estricto cumplimiento de sus obligaciones y compromisos internacionales.

### III. LOS «DRONES» EN EL DERECHO INTERNACIONAL: UN CÓDIGO GENÉTICO INACABADO

La tarea de lograr una definición uniforme de lo que es un *drone* a nivel internacional parece no ser fácil. De hecho, la asociación internacional Euro UVS-International dedicada al impulso de la aviación no tripulada define estos medios como «toda aeronave sin piloto a bordo capaz de sustentarse en el aire por medios aerodinámicos, de forma autónoma, semiautónoma, por control remoto o mediante una combinación de estas capacidades, reutilizable o desechable, capaz de sobrevolar un objetivo y de transportar diferentes tipos de carga que le permiten realizar tareas útiles en la atmósfera terrestre o más allá de la misma, y con una duración de vuelo acorde con la tarea a realizar»<sup>38</sup>. En España, la terminología oficial adoptada por el Ejército de Tierra emplea las denominaciones «vehículo sin piloto» y «vehículo teledirigido o de control remoto», esto último según el grado de autonomía del que goza el vehículo a la hora de realizar la misión<sup>39</sup>. A nivel normativo, la definición de aeronave que aporta la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, podría entenderse que incluye a los vehículos aéreos no tripulados al no exigir necesariamente la presencia de un piloto a bordo<sup>40</sup>. El Reglamento de la Circulación Aérea Operativa aprobado por Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio, tras la reforma introducida en su articulado por la Orden Ministerial PRE/1366/2010, de 20 de mayo, define el concepto de UAV como el «vehículo aéreo propulsado que no lleva personal como operador a bordo. Los vehículos aéreos no tripulados (UAV) incluyen solo aquellos vehículos controlables en los tres ejes. Además, un UAV: a) Es capaz de mantenerse en vuelo por medios aerodinámicos. b) Es pilotado de forma remota o incluye un programa de vuelo automático. c)

---

pdfs/BOE-A-2009-2074.pdf») y art. 4 de la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar (<<http://www.boe.es/boe/dias/2007/11/20/pdfs/A47336-47377.pdf>>) (acceso en noviembre de 2013).

<sup>38</sup> BLYENBURGH & Co. (2006), *Terms & Definitions Applicable to Unmanned Aerial Vehicles (UAV) Systems*, La Haya Euro UVS-International, p. 38.

<sup>39</sup> Ejército de Tierra (2003), «RE7-013 Glosario de Términos Militares», Mando de Adiestramiento y Doctrina, Madrid, p. 204.

<sup>40</sup> Art. 11: «Se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.».

Es reutilizable. d) No está clasificado como un arma guiada o un dispositivo similar de un solo uso diseñado para el lanzamiento de armas.» Y el concepto de sistema aéreo no tripulado UAS es definido como un sistema que a su vez comprende «los elementos individuales del sistema UAV, que incluyen el vehículo aéreo no tripulado (UAV), la estación de control en tierra y cualquier otro elemento necesario para permitir el vuelo, tales como el enlace de comunicaciones o el sistema de lanzamiento y recuperación.» Limitándose, por lo demás, la posibilidad de operar con estos medios en espacios aéreos restringidos o segregados y asignándose al jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, como autoridad militar, la competencia para la autorización de las operaciones de los UAV/UAS militares, en el ámbito del Ministerio de Defensa, dentro de esos espacios aéreos. En otro reglamento, dedicado al comercio exterior de material de defensa, el aprobado por Real Decreto 2061/2008, de 12 de diciembre, también se incluyen no pocas referencias a los vehículos aéreos no tripulados, incluso en algún lugar se emplea indistintamente la expresión «aeronaves no tripuladas» y la de «entrenadores de aeronaves no tripuladas» (anexo I.1, material de defensa, apartado 14). ¿Y si la operación comercial incluyese vehículos terrestres, de superficie o submarinos no tripulados susceptibles de ser calificados como «material de defensa»? El reglamento parece guardar silencio a este respecto.

En el campo del Derecho aeronáutico internacional la Convención Internacional de Aviación Civil de 1944, conocida también como la Convención de Chicago y aplicable solo a las aeronaves civiles y no a las de Estado —y las utilizadas en servicios militares tienen esa consideración (art. 3 CIAV)— apenas se ocupa de los medios no tripulados. De hecho, la única referencia expresa es la que se recoge en su artículo 8 al establecer lo siguiente: «Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.» En todo caso, al igual que ocurre con la legislación aeronáutica española, el concepto de aeronave que se estableció en uno de sus anexos no exige la presencia de un piloto a bordo<sup>41</sup>. Ha sido la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) la que con posterioridad, mediante la Circular 328 AN/190, se ha encargado

---

<sup>41</sup> OACI (2003), «Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves», Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Normas Internacionales, p. 1, 1-Definiciones: «Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.»

de definir los UAV –a los que también denomina *Unmanned aircraft*– y sus sistemas a efectos de la aviación civil<sup>42</sup>. La OACI adopta en esta circular una postura un tanto tautológica al establecer una definición de los UAV por simple remisión a la que aparece en el concepto de operaciones de gestión del tránsito aéreo mundial recogido en la norma Doc. 9854 AN/458: «un vehículo aéreo no tripulado es una aeronave sin piloto en el sentido del Artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que vuela sin un piloto al mando a bordo y que se controla a distancia y plenamente desde otro lugar (tierra, otra aeronave, espacio) o que ha sido programada y es plenamente autónoma.»<sup>43</sup>. En todo caso, pese a la ambigüedad del Derecho internacional en torno a la condición jurídica de las aeronaves militares, cuyo estatuto ha de ser determinado la mayoría de las veces en función a la práctica seguida por los Estados, cualquier *drone* aéreo español al servicio de las fuerzas armadas no debe ser operado sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello (art. 3 Convención de Chicago de, debería estar debidamente identificado como aeronave militar con sus signos distintivos fijos característicos de nacionalidad e índole militar<sup>44</sup>; goza de inmunidad jurisdiccional frente a las autoridades extranjeras<sup>45</sup> y, naturalmente, el Estado español goza de todos los derechos a utilizarlo en operaciones de conflicto armado como plataforma aérea de reconocimiento o de combate contra objetivos militares legítimos<sup>46</sup>.

El Derecho marítimo internacional parece estar presidido por el mismo mutismo en cuanto al concepto de vehículo y sistema no tripulado de superficie o submarino. En efecto, en la definición de buque de guerra que en su artículo 29 aporta la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho

<sup>42</sup> OACI (2011), «Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS)», Circular 328 AN/190, Montreal, p. IX. Véase en el sitio: <[http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf)> (acceso en noviembre de 2013).

<sup>43</sup> OACI (2005), «Concepto Operacional de Gestión del Tránsito Aéreo Mundial», Doc. 9854 AN/458, Apéndice B, Glosario, p. B-6. Véase en el sitio: <<http://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2012/ASBU/Referencia3.pdf>> (acceso en noviembre de 2013).

<sup>44</sup> Arts. 3 y 7 de las Reglas de la Guerra Aérea previstas en la (no nata) Convención de La Haya de 1923, cuyo art. 14 exige que toda aeronave militar «debe estar bajo el mando de una persona debidamente encargada o inscrita en los controles militares del Estado; la tripulación será exclusivamente militar.»; véase también en cuanto a los signos distintivos el Manual de San Remo de la Guerra Aérea y con Misiles, «Section A - Definitions», párrafo (x), *military aircraft*.

<sup>45</sup> En el asunto *Alraigo* el Ministerio de Asuntos Exteriores, siguiendo el dictamen del Tribunal Marítimo Central, consideró que un avión de combate *Harrier* de la armada británica que tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia en un buque mercante español en aguas internacionales no podía considerarse como bien embargable al ser propiedad militar de otro Estado.

<sup>46</sup> Arts. 13 y 16 de las Reglas de la Guerra Aérea, (no nata) Convención de La Haya de 1923.

del Mar de 1982 se exige que dicho buque se encuentre «bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.». Los vehículos no tripulados submarinos UUV (*Unmanned Underwater Vehicles*) o de superficie USV (*Unmanned Surface Vehicles*) carecen, por naturaleza, de una dotación a bordo, lo cual impide obtener una definición válida de estos medios o de sus sistemas. Lo anterior no deja de ser un tanto preocupante ya que esta convención internacional puede resultar de aplicación incluso en tiempos de conflicto armado en el mar, permitiendo en este caso delimitar con precisión el régimen de derechos y obligaciones de los Estados que se declaren neutrales con ocasión de transitar por los distintos espacios marítimos o para el caso en que los Estados contendientes hagan lo propio. Es este un difícil dilema por cuanto que en el ámbito de las operaciones navales, la calificación que se haga de un *drone* como buque mercante o como buque de guerra y el espacio marítimo concreto donde se encuentre o transite serán determinantes en aspectos tales como el derecho de paso, de tránsito, la inmunidad o los derechos y prerrogativas reconocidos al Estado ribereño sobre navíos extranjeros que se encuentren en dichos espacios. En algún lugar se ha sugerido que los medios USV deberían seguir el mismo régimen que el buque desde el cual son operados<sup>47</sup>, pero a nosotros esta posición no nos acaba de convencer. Esta opinión parece ignorar que existen medios USV que son operados desde tierra, tales como los sistemas no tripulados BULS y HULS<sup>48</sup>. Tampoco el Derecho consuetudinario internacional serviría para este propósito por cuanto que, por su carácter novedoso, la utilización de los medios marinos no tripulados no ha permitido hasta la fecha el nacimiento de una práctica generalmente aceptada como Derecho por los Estados que evidencie la existencia de una costumbre internacional<sup>49</sup>. Tampoco ofrecen respuesta o lo hacen de forma un tanto ambigua algunos de los manuales empleados por las marinas de guerra de Occi-

---

<sup>47</sup> HEINTSCHEL VON HEINEGG, W. (2009), «The Law of Armed Conflict at Sea», en AA. VV. (2008), Dieter Fleck (ed.), *The Handbook of International Humanitarian Law*, 2<sup>nd</sup> ed., Oxford University Press, p. 478.

<sup>48</sup> Bottom Unmanned Vehicle Localization System (BULS) y Hull Unmanned Undersea Vehicle Localization System (HULS), ambos sistemas pueden ser operados desde tierra y sirven para detectar, identificar y localizar explosivos en los fondos marinos o para inspeccionar los cascos de los barcos, fondos de muelles y otras estructuras submarinas. Más datos sobre estos sistemas en HULS Bluefin Robotics: <<http://www.bluefinrobotics.com/news-and-downloads/press/HULS-awarded/>> (acceso en noviembre de 2013).

<sup>49</sup> Art. 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, de 26 de junio de 1945, Anexo a la Carta de las Naciones Unidas.

dente como la alemana<sup>50</sup>, la de Estados Unidos<sup>51</sup> o la española<sup>52</sup>. Esto último resulta verdaderamente inaudito habida cuenta, además, que frente al escenario estratégico de operaciones aéreas y terrestres esencialmente bélicas, como las desarrolladas en teatros como Irak y Afganistán, las operaciones navales del presente y del futuro giran y habrán de girar probablemente más en torno al universo de cometidos relacionados con la seguridad marítima en tiempo de paz, tales como la lucha contra el tráfico de drogas, contra la piratería en alta mar u otras medidas de interdicción naval, que el de fuerza convencional<sup>53</sup>.

Por lo que se refiere a los vehículos terrestres no tripulados (UGV: *Unmanned Ground Vehicle*), la Convención Internacional sobre la Circulación Vial de 1968 tiene la curiosa virtud de poder ser de aplicación a estos vehículos aun cuando nada dice expresamente sobre ellos. En efecto, en su artículo 1 se define «vehículo de motor» como «todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas y los vehículos que se desplacen sobre rieles» (art. 1 «M»); por «automóvil» se entiende «todo vehículo de motor que sirva normalmente para

---

<sup>50</sup> El Manual de Derecho de los Conflictos Armados (*Humanitarian Law in Armed Conflicts*, Federal Ministry of Defence of the Federal Republic of Germany, Bonn, august 1992) simplemente ignora los vehículos y sistemas navales de carácter no tripulado mientras que el Manual para Comandantes de la *Kriegsmarine* (W. Heintschel von Heinegg, H.-J. Unbehau, *Kommandanten-Handbuch – Völker – und verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen des Einsatzes deutscher Kriegsschiffe*, Bonn, 2002, sección 2.1.1) es demasiado ambiguo para poder obtener alguna conclusión al respecto: «Sin embargo, que un buque de guerra deba contar con una dotación no significa que los barcos no tripulados, por ejemplo los drones [sic], no sean buques de guerra. Sin perjuicio que este tipo de barcos pueden llegar a contar incluso con una dotación en algunos casos, debe tenerse en cuenta que son dirigidos desde un buque y que, por consiguiente, disfrutan de su estatuto legal e inmunidad.»

<sup>51</sup> El Manual oficial de Derecho de las operaciones navales (*The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, NWP 1-14M, Department of the Navy, Warfare Development Command, Quantico, 2007) se ocupa de los medios y sistemas no tripulados en una sede distinta (2.3 «Other Naval Craft») a la de los buques de guerra (2.2 «Warships») y lejos de asignarles el estatuto del buque desde el cual son dirigidos o controlados les confiere la condición de «buque de guerra» siempre que, al igual que ocurre con el concepto de buque de guerra derivado de la Convención de Derecho del Mar, cumplan la condición de estar al servicio exclusivo del Estado y en cometidos de carácter no comercial.

<sup>52</sup> El Manual de Derecho Marítimo para Comandantes de Buques y Estados Mayores (Ministerio de Defensa, Armada Española, junio, 2005) define el buque de guerra de acuerdo con la legalidad internacional y, por consiguiente, no hace referencia alguna a los vehículos o sistemas navales no tripulados.

<sup>53</sup> KRASKA, J. (2010), «The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace», *The Journal of Ocean Technology*, vol. 5, n.º 3, july-october, pp. 44-68, p. 46; y por lo que se refiere a nuestra Armada: PRATS MARÍ, J. M. y RUIZ Y RUIZ DE CORTAZAR, D. (2012), *La Armada Española*, Departamento Especifico Armada, Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Madrid, p. 212.

el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional» (art. 1 «N»); y por «conductor» se entiende «toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado solas o en rebaño o animales de tiro, carga o silla» (art. 1 «Q»). En otras palabras, las definiciones que aporta ponen tanto énfasis en la función a la que sirven o en la finalidad para la que sirven que en ningún caso se exige (o se pudo prever entonces) que el conductor tenga que estar físicamente presente en el vehículo. España, a fin de cuentas, también figura en la vanguardia del desarrollo y promoción de estos vehículos terrestres a través del vehículo «Platero» que impulsa el Centro de Automática y Robótica (centro mixto del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Universidad Politécnica de Madrid)<sup>54</sup>.

En todo caso, sean *drones* aéreos, navales o terrestres, la única solución que creemos posible para aplicarles interinamente el régimen de Derecho internacional convencional previsto para los medios tripulados sería recurrir al mecanismo de la analogía como criterio interpretativo que para los tratados internacionales se contempla en los arts. 31 y 32 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Ello no obstante, lo anterior no excluye que la comunidad internacional adapte los tratados actuales o promulgue otros nuevos para actualizarlos a una realidad cada vez más habitual: los *drones* y su carácter no tripulado. Frente a la rigidez del Derecho internacional de los medios convencionales, buscando siempre definiciones exhaustivas y apoyándose más en el medio que en la actividad, el Derecho internacional humanitario tiene la virtud de apoyarse más en los principios elementales de la actividad, de ahí, como a continuación veremos, su fácil acomodo a los *drones*.

#### IV. LOS «DRONES» Y EL RÉGIMEN DE CONTROL DE ARMAMENTOS: UNA CUESTIÓN RESUELTA

El régimen de control de armamentos es de aplicación a los *drones* en cuanto plataformas a las que se pueden incorporar cargas letales. Ese sería

---

<sup>54</sup> Véase esto en el sitio: <<http://www.madrimasd.org/informacionidi/noticias/noticia.asp?id=53173>> (acceso en noviembre de 2013).

el caso, por ejemplo y para los aéreos, de las directrices consagradas en el Régimen de Control de Tecnología de Misiles (RCTM) establecido en 1987, al que España pertenece desde 1990, que afecta a todo sistema de entrega de armas de destrucción masiva (nucleares, químicas y biológicas) a excepción precisamente —el entrecomillado es nuestro— de las «aeronaves tripuladas». De hecho, en sus anexos incluye no pocas referencias a los vehículos aéreos no tripulados y sus sistemas tales como categorización, aspectos como alcance máximo y carga de pago, o como portadores en sí de tecnología o de sistemas de seguimiento y detección. Más dudosa, por no decir que imposible, sería la aplicación a estos medios del Tratado de Fuerzas Nucleares de Alcance Intermedio de 1988, que si bien no afecta a España, ofrece, sin embargo, una definición de misil de crucero sorprendentemente parecida a la de cualquier *drone*<sup>55</sup>. Y decimos esto por la sencilla razón de que los medios no tripulados, en este caso aéreos, no caen dentro de la definición que este tratado ofrece de «misil balístico» o de «misil de crucero». Del mismo modo que cuando hablamos de estos medios tampoco utilizamos expresiones que aparecen con frecuencia en el tratado como «plataforma de lanzamiento» —utilizan pistas de aterrizaje, circulan por carreteras, etc.— o «punto de impacto» ya que lo que impactaría en su caso, en los de combate queremos decir, sería la carga letal pero no el *drone* en sí. No existiría, opinamos nosotros, impedimento alguno para aplicar a las flotas terrestres o aéreas de vehículos no tripulados las estipulaciones del Tratado sobre Fuerzas Armadas Convencionales en Europa, firmado en París el 19 de noviembre de 1990 bajo los auspicios de la Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa, del que España es signataria<sup>56</sup>. Tampoco nos cabe la menor duda en cuanto a la aplicación a estos medios del Acuerdo de Wassenaar de 1996, acuerdo político más que jurídico al igual que acontece con el ya mencionado RCTM y basado en un sistema de notificaciones recíprocas del que España es país signatario. Este acuerdo los incluye en sus listas —al menos los aéreos, los cuales además define—<sup>57</sup>, tanto bajo el concepto de artículo

<sup>55</sup> Art. II.2: «The term ‘cruise missile’ means an unmanned, self-propelled vehicle that sustains flight through the use of aerodynamic lift over most of its flight path.». Véase en: <<http://www.state.gov/www/global/arms/treaties/inf2.html>> (acceso en noviembre de 2013).

<sup>56</sup> Sus redactores tuvieron el feliz acierto (¿o se trata de una casualidad?) de no exigir la presencia a bordo de una tripulación en las definiciones de carro de combate, vehículo acorazado de combate, vehículo acorazado lanzapuentes, avión de combate y helicóptero de combate o ataque. Véase el tratado en el sitio: <<http://www.osce.org/es/library/14092>> (acceso en noviembre de 2013).

<sup>57</sup> «Cualquier ‘aeronave’ capaz de iniciar el vuelo y de navegar y volar de forma controlada sin ninguna presencia humana a bordo». Definitions of Terms Used in These Lists (cat. 9 ML). Fuente: <<http://www.wassenaar.org/controllists/index.html>> (acceso en noviembre de 2013).

«controlado» susceptible de doble uso civil-militar (Ap. 9.A.12) como bajo el de «munición» (Ap. ML10.C).

## V. EL FACTOR HUMANO: ¿PILOTO, OPERADOR, CONTROLADOR O EL GUERRERO DEL INTERFAZ?

Dediquemos unas líneas ahora al factor humano de los medios no tripulados. En España, la Orden Ministerial 18/2012, de 16 de marzo, por la que se establece la aptitud y se crea el título de Operador de Sistemas Aéreos no Tripulados para los miembros de las Fuerzas Armadas, define el concepto de operador –título o condición profesional a la que añade la abreviatura «DUO» (de las siglas en inglés *Designated UAS Operator*)–, como «aquella persona designada específicamente para operar remotamente los mandos de vuelo de una aeronave no tripulada, ejecutando la misión programada con las adecuadas garantías de seguridad y eficacia operativa. Con la consideración de piloto al mando/comandante de la aeronave se le atribuyen las responsabilidades inherentes y especificadas para este puesto en el Reglamento de Circulación Aérea Operativa (RCAO)». Hablar de todas las obligaciones y responsabilidades legales que esa condición implica desde la órbita del Derecho interno español, sobre todo en el ámbito penal o disciplinario, escaparía del enfoque internacional del presente trabajo y además serían las mismas que las establecidas para cualquier «piloto al mando/comandante de la aeronave» que ya prevé nuestro ordenamiento para las naves tripuladas. Esto debemos decirlo, no obstante, salvando todas las particularidades que en uno y otro caso existen. Por ejemplo, es más que dudoso que un operador DUO español pueda llegar a autorizar en su calidad de «piloto al mando/comandante de la aeronave» los matrimonios que se celebren «a bordo» de una aeronave no tripulada o que, llegado el caso, pueda dar el visto bueno a un testamento otorgado «a bordo» de un vehículo no tripulado de superficie con pabellón español; posibilidad reconocida en los arts. 52 y 722 del vigente Código Civil respecto a los capitanes o comandantes de aeronaves y buques de guerra convencionales. Pero donde más contradicciones parecen producirse, al menos desde un punto de vista teórico, sería en el ámbito penal. Por ejemplo, un operador DUO español podría tener la consideración penal de «Autoridad militar» a los efectos de la legislación penal militar española (art. 9 CPM) siempre que permanezca físicamente fuera del territorio nacional; uno que se encuentre dentro del territorio nacional –posibilidad mucho más probable, todo sea dicho– no. Un operador DUO o cualquiera de los auxiliares que formen parte de la «tripulación» a sus órdenes nunca podrían cometer el delito de «quedarse en tierra» a la salida de

la aeronave (art. 123 CPM). En fin, llegado el caso: ¿hasta qué punto podría considerarse en buena lógica que un operador DUO situado a miles de kilómetros de distancia de la zona de operaciones se encuentra «frente al enemigo, rebeldes o sediciosos» como circunstancia típica que agrava el reproche penal?

Cuando hablamos de medios no tripulados los conceptos de piloto, operador o controlador no dejan de ser más que términos de conveniencia. La nota característica que siempre está presente es el interfaz que permite al agente humano realizar la misión administrando el vuelo, la navegación o la ruta y por supuesto el posible ataque. Su cara, por así decirlo, permanece siempre oculta, lo único visible en el campo de batalla es el *drone* y entre ambos: el interfaz. A mayor autonomía del medio, menor habrá de ser el protagonismo del agente humano. De ahí que en el ámbito general de la robótica militar con frecuencia se hable de encontrarse el agente humano «en», «sobre» o «fuera» del «círculo OODA» de toma de decisiones<sup>58</sup>. De este modo, dependiendo del grado de intervención del agente humano en el «círculo OODA» este pasará de ser «controlador» –interviniendo hasta en los detalles más minuciosos (orden de despegue, ruta a seguir, altitud, velocidad, etc.)–, a simple «monitor» cuando el medio sea completamente autónomo y su cometido se limite a interferir únicamente en aquellos casos en que exista un fallo técnico o una orden expresa de abortar el desplazamiento o ataque<sup>59</sup>. Esto lleva, a su vez, a la clasificación que distingue entre medios dirigidos por control remoto, medios semiautónomos y medios completamente autónomos<sup>60</sup>. En la jerga que

---

<sup>58</sup> El «círculo OODA» se debe al piloto de caza y ataque John R. Boyd, coronel de la USAF, el cual se dedicó a estudiar y sistematizar el proceso de toma de decisiones de un piloto para explicar la superioridad de los norteamericanos frente a sus rivales en la guerra de Corea. El proceso se subdivide en cuatro fases: observación, orientación, decisión y acción (*the OODA Loop*). Las ciencias aplicadas a la robótica militar han utilizado posteriormente esta teoría para categorizar los medios robóticos en función al grado de intervención del agente humano en cualquiera de las fases de este ciclo. Más sobre esto en CORAM, R. (2002), *Boyd – The Fighter Pilot Who Changed the Art of War*, Nueva York: Back Bay Books. Véase también en su aspecto práctico en SERRANO CARRANZA, J. (2006), «El Anillo Sinérgico», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, n.º 752, abril, pp. 276-279.

<sup>59</sup> Véase un reciente e interesante estudio sobre la autonomía aplicada a los sistemas aéreos de combate no tripulados en SÁNCHEZ GÓMEZ, R. E. (2013), «Sistemas Aéreos de Combate no Tripulados – Un potencial en la obtención y mantenimiento del control del aire», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, n.º 828, noviembre, pp. 870-879. Coincidentemente en el mismo número de esta revista aparece otro artículo, no menos interesante que el anterior, sobre las operaciones llevadas a cabo por Estados Unidos en Pakistán con *drones* armados –«Innovaciones en el empleo del poder aéreo: Los ataques con *drones* contra Al Qaeda en Pakistán»– escrito por Javier Jordán, profesor de Ciencia Política, en pp. 856-861.

<sup>60</sup> Distinguir entre las armas automáticas, las cuales son capaces de disparar ininterrumpidamente mientras el tirador tenga accionado el mecanismo de tiro: metrallas, fusiles de asalto, etc. Por otro lado, la clasificación tripartita que hemos elegido lo es por conve-

manejan los pilotos de combate este círculo también es conocido como la «cadena de la muerte» (*kill chain*) cuando se aplica al proceso de adquisición y tratamiento de objetivos<sup>61</sup>. Más allá de las simples armas automáticas o de los sistemas antimisil y antiaeronave automáticos como el *Sea-Whiz* usado para la protección de los buques de guerra<sup>62</sup>, los sistemas autónomos existen desde hace tiempo y la autonomía no es patrimonio exclusivo de los *drones*. Sistemas antimisil con los que están dotados algunos buques de guerra como el *Aegis* o su versión terrestre, el sistema *Patriot*, el *Iron Dome* israelita, etc., son solo algunos ejemplos. La cuestión de la autonomía del medio y el nombre o denominación que pueda recibir el agente humano que lo maneja parece depender la una de la otra. Por ejemplo, el *Global Hawk* tiene capacidad para despegar y aterrizar sin asistencia humana. La única capacidad de la que carece es la de dirigir cualquiera de sus cámaras hacia aquellos objetivos que puedan resultar de interés durante el vuelo. Para todas las demás funciones el operador puede elegir distintos modos de funcionamiento basados en una mayor o menor autonomía. El *Predator* y el *Reaper* disponen asimismo de tres modos de funcionamiento: vuelo por control remoto, vuelo semiautónomo y vuelo preprogramado. La pregunta es: ¿deberían recibir igual denominación quien se limita a apretar un botón, quien controla todas las fases del vuelo desde un despacho y quien maneja un avión convencional desde la cabina? El agente que se encuentra «en» el «círculo OODA» controla en todo momento la elección del objetivo; el que se encuentra «sobre» el mismo supervisa la elección y el ataque que realiza el *drone* autónomamente, si bien puede anular la acción en cualquier momento; quien se encuentra «fuera» tan solo interviene en el proceso de forma superficial (activando el sistema, controlando tan solo las maniobras de aterrizaje y despegue, etc.). Algunas voces hablan en contra de este tipo de medios autónomos, en particular cuando se trata de *drones*, ya que fomentan una «mentalidad de videoconsola» donde la distancia geográfica y psicológica produce la alienación completa del individuo respecto a los males

---

niencia. Existen otros tipos de clasificación como la establecida por el Comité Internacional de la Cruz Roja y que distingue entre sistemas dirigidos por control remoto, sistemas automatizados y sistemas autónomos. Véase esto en p. 36 del documento: <<http://www.icrc.org/eng/assets/files/red-cross-crescent-movement/31st-international-conference/31-int-conference-ihl-challenges-report-11-5-1-2-en.pdf>> (acceso en diciembre de 2013).

<sup>61</sup> Más sobre esto en HERBERT, A. J. (2003), «Compressing the Kill Chain», *Air Force Magazine*, vol. 86, issue 3, march, pp. 50-54.

<sup>62</sup> Por ejemplo, el MK-15 Phalanx Close-In Weapons System (CIWS) usado por la Armada de los Estados Unidos, el cual puede ser programado para detectar la presencia cercana de misiles o aeronaves y responder con fuego de ametralladora automáticamente. Más sobre sus capacidades en el sitio: <[http://www.navy.mil/navydata/fact\\_display.asp?cid=2100&tid=487&ct=2](http://www.navy.mil/navydata/fact_display.asp?cid=2100&tid=487&ct=2)> (acceso en diciembre de 2013).

de la guerra<sup>63</sup>. Otras voces alertan que el interfaz entre el individuo y el medio puede llegar a producir una especie de «desentendimiento moral» que a la larga acabará por convertirle en una «marioneta de la guerra digitalizada»<sup>64</sup>. En fin, otras voces aseguran que en un futuro los avances que experimente la inteligencia artificial permitirán disponer de medios robóticos capaces de decidir por sí solos a base de algoritmos introducidos en los programas informáticos, actuando «algorítmicamente» dentro de unos parámetros políticos y legales preestablecidos y sin que sea necesaria la intervención humana<sup>65</sup>. En el caso particular de quienes abogan por su prohibición como medio de combate, se trata de una convicción según la cual la propensión a matar es proporcional a la distancia<sup>66</sup> y en la que el hecho de observar la realidad a través de una pantalla constituye una especie de «tampón moral» para la conciencia del individuo<sup>67</sup>, cuya forma de manifestación más grotesca sería la exposición de vídeos con imágenes de operaciones reales en las redes sociales, práctica bautizada como «pornografía con drones»<sup>68</sup>. Todas estas opiniones tienen algo de verdad. En todo caso, ese fenómeno no sería exclusivo de quienes manejan un *drone* sino de cualquier otro combatiente, tal y como se confirma leyendo los testimonios de pilotos alemanes que combatieron en la Segunda Guerra Mundial<sup>69</sup>. A mayor abundamiento, las especiales características de los *drones* –su persistencia y el hecho insoslayable de que permiten tener un conocimiento más detallado del posible objetivo– vendrían a demostrar la hipótesis contraria, es decir, la

---

<sup>63</sup> Por ejemplo, el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas a través del informe A/HRC/14/24/Add.6 sobre Ejecuciones Extrajudiciales, Sumarias o Arbitrarias, a cargo de Philip Alston (p. 25: <<http://www2.ohchr.org/english/bodies/hrcouncil/docs/14session/A.HRC.14.24.Add6.pdf>> de la versión en inglés, única disponible en línea) (acceso en diciembre de 2013); o en opinión de la ONG Human Rights Watch en su informe titulado *Losing Humanity: The Case Against Killer Robots*: <<http://www.hrw.org/reports/2012/11/19/losing-humanity-0>> (acceso en diciembre de 2013).

<sup>64</sup> ROYAKKERS, L. & VAN EST, R. (2010), «The Cubicle Warrior: The Marionette of the Digitalized War», *Journal of Ethics and Information Technology*, vol. 12, issue 3, september, pp. 289-296, p. 289.

<sup>65</sup> UNITED STATES AIR FORCE (2009), «Unmanned Aircraft Systems Flight Plan 2009-2047», Headquarters United States Air Force, Washington DC, p. 41: <<http://www.govexec.com/pdfs/072309kp1.pdf>> (acceso en diciembre de 2013).

<sup>66</sup> GROSSMAN, D. (2009), *On Killing – The Psychological Cost of Learning to Kill in War and Society*, Nueva York: Back Bay Books, p. 98.

<sup>67</sup> CUMMINGS, M. L. (2006), «Automation and Accountability in Decision Support System Interface Design», *The Journal of Technology Studies*, vol. 32, issue 1, pp. 23-31, p. 26.

<sup>68</sup> ROSENBAUM, R. (2010), «Ban Drone-Porn War Crimes», *Slate Magazine*: <[http://www.slate.com/articles/life/the\\_spectator/2010/08/ban\\_droneporn\\_war\\_crimes.html](http://www.slate.com/articles/life/the_spectator/2010/08/ban_droneporn_war_crimes.html)> (acceso en diciembre de 2013).

<sup>69</sup> NEITZEL, S. & WELZER, H. (2012), *Soldaten: On Fighting, Killing, and Dying*, Nueva York: Alfred A. Knopf Inc. ed., p. 62.

diferencia entre un piloto de combate y el operador de un *drone* es precisamente que este último, al contrario que el primero, puede de hecho ver y observar a su víctima con detenimiento antes de tomar la decisión de actuar. ¿Difiere eso en mucho de lo que pueda ver desde su puesto un observador avanzado de Artillería...? ¿Puede concluirse que uno es más «culpable» que otro? Paradójicamente, los *drones* permiten ganar distancia física frente al adversario pero también un acercamiento personal mucho más minucioso a través del estudio de sus hábitos y estilo de vida. Un operador DUO que pasa semanas enteras observando su objetivo no puede decirse que se encuentre «distante» y por ello mismo «indiferente» a cuanto acontece a su alrededor. Es más que dudoso que un combatiente pueda dar mayores muestras de humanidad simplemente por el hecho de enfrentarse al adversario cuerpo a cuerpo y a cara descubierta. El machete usado por un genocida ruandés o la pistola *Luger* utilizada por un oficial encuadrado en las *Waffen-SS* alemanas no son ejemplos históricos de conciencia humanitaria precisamente. Antes al contrario, un operador DUO dispone de más tiempo incluso para obtener asesoramiento jurídico en torno a la legalidad del objetivo y lo que es aun más importante, el hecho de que todo lo que sucede en la operación está siendo grabado permitiría en un momento posterior inculpar o disculpar su acción ante un tribunal de justicia. Por mucho reproche moral que se quiera plantear, lo que prohíbe el Derecho humanitario internacional es todo abuso o engaño destinado a causar males superfluos o males innecesarios en la conducción de las hostilidades, castigando tales conductas como crímenes de guerra, pero no el recurso a medios y tácticas dirigidas de forma legítima contra objetivos legítimos. Creer que el combate desde la distancia es menos honroso que otras formas de combate podría llevarnos a concluir que la conducta de un *muyahidín* que se oculta sistemáticamente entre la población civil y utiliza niños como bomba-trampa es mucho más aceptable, al menos dentro de una lógica endiablada, que la del operador de un *drone* situado a miles de kilómetros de la zona de operaciones.

«Bien hayan aquellos benditos siglos que carecieron de la espantable furia de aquestos endemoniados instrumentos de la artillería...» nos dejó dicho el ilustre Miguel de Cervantes por boca de Don Quijote<sup>70</sup>, como queriendo

---

<sup>70</sup> «(...) á cuyo inventor tengo para mí que en el infierno se le está dando el premio de su diabólica invención, con la cual dio causa que un infame y cobarde brazo quite la vida á un valeroso caballero, y que sin saber cómo ó por dónde, en la mitad del coraje y brío que enciende y anima á los valientes pechos, llega una desmandada bala, disparada de quien quizá huyó y se espantó del resplandor que hizo el fuego al disparar de la maldita máquina, y corta y acaba en un instante los pensamientos y vida de quien la merecía gozar luengos siglos...», Miguel de Cervantes Saavedra, *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de La Mancha*, Palencia: F. Ortega ed., 1884, p. 401.

maldecir a quien se oculta en la distancia: ¿acaso quienes ahora condenan el empleo de *drones* no están siendo los «quijotes» de nuestro tiempo...?

## VI. LOS «DRONES» Y LA GESTIÓN DE OBJETIVOS: DISTINCIÓN, PROPORCIONALIDAD, PRECAUCIÓN

Si existe una actividad crítica en operaciones militares de conflicto armado a la que todas las demás se subordinan y donde con mayor intensidad se presenta la dicotomía entre el principio de necesidad militar y el principio de humanidad como fuerzas motrices del Derecho internacional humanitario<sup>71</sup>, esa actividad es la de gestión de objetivos. También denominada *targeting* en los países de habla inglesa, no consiste solo en saber «dar en el blanco» o en «tener buena puntería». Se trata de algo más. Ocurre frecuentemente que el resultado trágico de muchas operaciones militares se ha debido a la confusión de términos operacionales como «precisión en el tiro» o lo que en la jerga de la OTAN también se llama *accuracy of fire/justesse de tir*<sup>72</sup>, es decir, el grado de precisión de un tiro o disparo traducido en la localización del punto de impacto del proyectil en el objetivo y, por otro lado, el concepto de «tiro de precisión», es decir, la capacidad necesaria para lograr la destrucción de un objetivo según todas y cada una de las consideraciones y principios políticos, militares y legales que rigen las operaciones militares. Para llevar a cabo «tiros de precisión», tal y como exigen los principios del Derecho internacional humanitario, no solo hace falta agudeza sino que entran también en juego otros factores y variables operacionales, físicas o medioambientales como son los mecanismos de mando y control, los medios informáticos, las comunicaciones y la función de inteligencia, reconocimiento y observación (C4ISR en sus siglas en inglés:

---

<sup>71</sup> Sendos principios, pese a lo que a simple vista pueda parecer, distan mucho de ser contradictorios entre sí. Antes al contrario, uno y otro se retroalimentan y sirven de base a otros tantos principios que sirven para «operacionalizarlos» en los distintos textos positivos o costumbres internacionales. Por ejemplo, un principio como el que prohíbe explícitamente el empleo de armas, proyectiles, materias y métodos de hacer la guerra de tal índole que causen males superfluos o sufrimientos innecesarios (art. 35.2 del Protocolo Adicional I de 1977) obedece al doble propósito de evitar «sufrimientos innecesarios» (lógica humanitaria) y a la par autoriza implícitamente aquellas armas, proyectiles, materias y métodos de hacer la guerra que causen «sufrimientos necesarios» (lógica operacional). Se trata, por así decirlo, de las dos caras de una misma moneda. Los *drones*, por el hecho de permanecer su tripulación a salvo y por sus sistemas de sensores, conjugan el principio de necesidad militar (economía de fuerzas) con el principio de humanidad (ayudan a evitar bajas civiles).

<sup>72</sup> NATO/OTAN (2013): Glossary of Terms and Definitions, Allied Administrative Publication 6 (2013), p. 2-A-1. <<http://nsa.nato.int/nsa/zPublic/ap/aap6/AAP-6.pdf>> (acceso en diciembre de 2013).

*Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance*), las condiciones meteorológicas o el estado de la mar o del terreno. Se puede tener muy buena puntería o se puede disponer de misiles guiados por láser pero si falla alguno de los elementos C4ISR se pueden provocar, también, auténticas catástrofes. En 1988 la tripulación del buque de la Armada estadounidense *USS Vincennes* derribó un avión de pasajeros iraní a pesar de contar con el sofisticado sistema de protección *Aegis*. Pese a que los ordenadores del sistema indicaban que el avión estaba ganando altura a 500 metros por minuto y alejándose del buque, la tripulación interpretó los datos del sistema erróneamente, entendiéndolo que se trataba de una aeronave militar en maniobra de descenso, y a fin de defenderse de lo que creían que era una amenaza inminente, derribaron el aparato con las trágicas consecuencias ya conocidas. En el informe redactado tras el incidente se apuntó como posible explicación del mismo a una combinación de estrés, excesiva fijación de cada uno en sus cometidos ignorando otras circunstancias del entorno y, desde luego, una errónea interpretación de los datos disponibles<sup>73</sup>. Dicho de otro modo, el misil lanzado impactó en el objetivo («precisión en el tiro») pero una mala interpretación de los datos disponibles (inteligencia, información, etc.) frustró lo que de otro modo hubiese sido un «tiro de precisión» necesario para enfrentar una amenaza real. Durante la guerra del Golfo (1990-1991), la quema de los pozos de petróleo kuwaití por las fuerzas iraquíes en retirada no tenía por objeto preferente, al contrario de lo que muchos pensaron entonces, dañar la economía de ese país sino provocar densas columnas de humo que dificultasen la identificación de objetivos por parte de las fuerzas aéreas de la coalición multinacional, llegando a tener que ser canceladas por este motivo hasta un 50% de las salidas aéreas previstas<sup>74</sup>. En 2001 sendos ataques por parte de las fuerzas de Estados Unidos contra unos almacenes del Comité Internacional de la Cruz Roja Internacional en suelo afgano también sirven de ejemplo a cuanto decimos. Los misiles «dieron en el blanco» pero un sistema de comunicaciones deficiente entre las fuerzas de la coalición y errores humanos en cuanto a la identificación del objetivo (datos de inteligencia) llevó a ese fatal desenlace<sup>75</sup>. Y es sin lugar a dudas en escenarios de conflicto asimétrico, tan habituales

---

<sup>73</sup> Véase este informe en el sitio: <<http://homepage.ntlworld.com/jksonc/docs/ir655-dod-report.htm>> (acceso en diciembre de 2013).

<sup>74</sup> CORDESMAN, A. & WAGNER, A. (1994), *The Lessons of Modern War – Volume IV: The Gulf War*, Boulder: Westview Press, p. 563.

<sup>75</sup> MURPHY, S. D. (2002), «Terrorist Attacks on World Trade Center and Pentagon, Contemporary Practice of the United States Relating to International Law», *American Journal of International Law*, vol. 96, issue 1, pp. 237-255, p. 247.

ahora y en un futuro<sup>76</sup>, haciendo frente a un adversario de entidad no estatal que se oculta entre la población civil como táctica para compensar su inferioridad operacional<sup>77</sup>, donde con más crudeza se presenta la crítica distinción entre «precisión en el tiro» y «tiro de precisión» y donde con mayor claridad se demuestra la versatilidad de los *drones* en misiones de reconocimiento o de combate. Hoy en día nadie discute el carácter convencional y a la vez consuetudinario de los principios legales que rigen la gestión de objetivos militares (*targeting*)<sup>78</sup>, tanto en los conflictos tradicionales de carácter internacional como en aquellos otros de carácter interno que se producen entre Estados y entidades distintas de los Estados o exclusivamente entre estas<sup>79</sup>. Se trata de los principios de distinción, proporcionalidad y precaución en el ataque<sup>80</sup>. Principios que, por otro lado, se aplican indistintamente en operaciones terrestres, navales o aéreas y sea esto con medios tripulados o no tripulados siempre que puedan afectar en tierra a la población civil, a las personas civiles y a bienes de

---

<sup>76</sup> MÜNKLER, H. (2003), «The Wars of the 21<sup>st</sup> Century», *International Review of the Red Cross*, vol. 85, issue 849, pp. 7-22, p. 21.

<sup>77</sup> MINISTÈRE DE LA DÉFENSE (2010), *Doctrine de Contre-Insurrection au Niveau Tactique*, París: Centre de Doctrine d'Emploi des Forces, p. 43.

<sup>78</sup> En la doctrina conjunta española recibe la denominación de «gestión de objetivos» y se define como «el proceso a través del cual se determinan los efectos necesarios, sobre cada uno de los objetivos físicos, para alcanzar los objetivos fijados por el Comandante Operacional, identificando las acciones que conduzcan a lograr los efectos deseados, seleccionando y priorizando los medios disponibles y sincronizando los fuegos entre sí y con otras capacidades militares. El proceso de gestión de objetivos “targeting” es básico en la aplicación de los fuegos conjuntos, aunque incluye también la gestión de recursos no letales, como determinadas acciones de operaciones de información.», MINISTERIO DE DEFENSA (2009), *Manual PDC-01, Doctrina para la Acción Conjunta de las Fuerzas Armadas*, Estado Mayor de la Defensa, Madrid, p. 39. Esta definición, por otro lado, viene a coincidir en lo esencial con la establecida a nivel aliado en la publicación NATO/OTAN (2011), *AJP-3 (B), Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations*, STANAG 2490, p. 1-13.

<sup>79</sup> Sendos tipos de conflicto armado tienen su regulación convencional en las Convenciones I, II, III y IV de Ginebra de 1949 y en los Protocolos Adicionales I, II y III de 1977. Estados Unidos e Israel, aun no siendo Estado parte en los Protocolos Adicionales, reconocen sin embargo el carácter consuetudinario de muchos de sus principios, en particular los relativos a la gestión de objetivos.

<sup>80</sup> Comentarios autorizados a estos principios básicos en SANDOZ, Y, SWINARSKI, C. & ZIMMERMANN, B. (1987), *Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949*, International Committee of the Red Cross, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers. Por lo que se refiere a los principios de distinción y proporcionalidad el Tribunal Internacional de Justicia tiene declarado, en su Opinión Consultiva sobre la Amenaza o el Empleo de Armas Nucleares de 8 de julio de 1996, que ambos principios de Derecho internacional consuetudinario deben ser respetados por todos los Estados sean o no firmantes de las Convenciones donde se recogen porque se trata de principios intransgredibles (sic) (párrafo 79, p. 33). Texto del dictamen en el sitio: <[http://www.icj-cij.org/homepage/sp/advisory/advisory\\_1996-07-08.pdf](http://www.icj-cij.org/homepage/sp/advisory/advisory_1996-07-08.pdf)> (acceso en diciembre de 2013).

carácter civil y sean estas de carácter ofensivo o defensivo por virtud del art. 49.1 del Protocolo Adicional I de 1977. También se aplican a todos los ataques desde el mar o desde el aire contra objetivos en tierra, pero no afectan de otro modo (art. 49.3 del Protocolo) a las normas de Derecho internacional aplicables en los conflictos armados en el mar o en el aire<sup>81</sup>. En este último caso, por muy particular que pueda ser el combate aire-aire o aire-superficie, las reglas de distinción, proporcionalidad y precaución en el ataque deben ser observadas en la medida que las operaciones afecten a personas civiles o a objetos civiles.

El principio de distinción se encuentra formulado en los textos positivos en el art. 48 del Protocolo Adicional I de 1977 (art. 13 del Protocolo Adicional II) y obliga a los contendientes a distinguir en todo momento entre población civil y combatientes, y entre bienes de carácter civil y objetivos militares y, en consecuencia, dirigir sus operaciones únicamente contra objetivos militares. El «tiro de precisión» es la base esencial de este principio pues, como ya hemos dicho antes, esto exige algo más que «precisión en el tiro». Exige, basándonos en el verbo de la definición legal de objetivo militar, «destruir total o parcialmente, capturar o neutralizar» el objetivo correctamente<sup>82</sup>. Y dicha corrección no lo es únicamente de acuerdo con el Derecho internacional sino ajustándose también al Derecho interno español y, en particular, a las limitaciones, condiciones y circunstancias de carácter político y militar impuestas por las posibles Reglas de Enfrentamiento y órdenes generales o particulares, cualquiera que sea su forma, dictadas para la operación. El empleo de *drones* presenta algunas singularidades a estos efectos en comparación con otras plataformas tripuladas como una aeronave militar, un buque de guerra o un carro de combate. En principio, el ataque a objetivos materiales correría parejo legal y operacionalmente a todos aquellos en que se empleen medios convencionales, en el bien entendido que hoy por hoy parece existir consenso en torno a lo que debe

<sup>81</sup> Enumerar todos los tratados y convenciones que existen sobre la guerra en el mar o en el aire escapa del objeto del presente trabajo. El Manual de San Remo sobre el Derecho Internacional Aplicable a los Conflictos Armados en el Mar y su equivalente para la guerra aérea, el Manual de la Guerra Aérea y con Misiles, contienen un acervo de costumbres para estos ámbitos de la guerra. No obstante, el art. 49.4 del Protocolo Adicional I de 1977 se encarga de aclarar, por si existiese alguna duda, que sus disposiciones sobre gestión de objetivos «completan» todas aquellas normas de Derecho internacional que se refieren a la protección de las personas civiles y de los bienes de carácter civil contra los efectos de las hostilidades en tierra, en el mar o en el aire.

<sup>82</sup> Art. 52.2 del Protocolo Adicional I de 1977: «Los ataques se limitarán estrictamente a los objetivos militares. En lo que respecta a los bienes, los objetivos militares se limitan a aquellos objetos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar o cuya destrucción total o parcial, captura o neutralización ofrezca en las circunstancias del caso una ventaja militar definida». Este concepto viene a reforzar, a su vez, el propio principio de distinción entre objetivos militares y población civil y objetos civiles del art. 48 del Protocolo.

considerarse que de un modo u otro «contribuye eficazmente a la acción militar» del adversario, tal y como exige el concepto legal de objetivo militar del art. 52.2 del Protocolo Adicional I. Es decir, contribuye eficazmente a la acción militar todo lo que sirva para el esfuerzo militar propiamente dicho del adversario, sus «centros de gravedad» por decirlo de otro modo, como son los órganos de mando y control, buques de guerra, acuartelamientos o depósitos militares, así como todo lo que sirva para apoyar dicho esfuerzo como son fábricas de munición, astilleros destinados a la reparación de buques de guerra o aeropuertos destinados a uso militar o, llegado el caso, infraestructuras civiles cuando se utilicen con una finalidad militar. Algunos países, como los Estados Unidos de América, incluyen también, no obstante, aquellas entidades que contribuyen a garantizar el «sostenimiento» de la acción militar como pudieran ser instalaciones destinadas a la exportación de materias primas de las que dependa la economía del adversario, plataformas petrolíferas o incluso las redes informáticas del sistema bancario<sup>83</sup>. El uso de *drones* resultaría especialmente idóneo en estos casos cuando se quiera evitar poner en riesgo a las tripulaciones y cuando el objetivo a batir exija tal grado de precisión que resulte necesario observar con detenimiento los movimientos de personas, vehículos, buques o aeronaves. El uso de *drones* presenta mayores singularidades cuando se trata de objetivos personales. En un conflicto armado de carácter internacional existen dos categorías de personas que pueden convertirse en objetivo militar: miembros de las Fuerzas Armadas (dejando a salvo personal sanitario y religioso) y civiles que participen directamente en las hostilidades<sup>84</sup>. Aquí también, los *drones* vuelven a ser un hecho significativamente distinto a los medios convencionales. Para un operador de *drones* aéreos cuyo puesto se encuentre en un CAOC situado a miles de kilómetros del área de operaciones esto representa una ventaja y a la vez un inconveniente. Podrá seleccionar, elegir y tratar el objetivo con mucha mayor tranquilidad y sin las penalidades y servidumbres que impone encontrarse en zona de combate. Todos los datos de información e inteligencia que aporta el *drone* serán vitales para la generación de la correspondiente orden de tareas aéreas (ATO: *Air Tasking Order*), donde irá recogido el objetivo que debe destruir o neutralizar en cada salida, el

---

<sup>83</sup> Es el concepto que ellos manejan del *war-sustaining* y que resulta reflejado, entre otros, en el Manual oficial de Derecho Operacional que utilizan los asesores jurídicos. Véase esto en JAG LEGAL CENTER & SCHOOL (2013), *Operational Law Handbook*, Charlottesville: International and Operational Law Department, p. 23. La doctrina oficial sobre asesoramiento jurídico operacional de la OTAN desconoce, sin embargo, esta subcategoría. Véase esto a su vez en NATO/OTAN (2010), *NATO Legal Deskbook*, Second Edition, Bruselas, p. 249.

<sup>84</sup> Arts. 4.a y 33 de la Convención III de Ginebra de 1949 y art. 51.3 del Protocolo Adicional I de 1977.

armamento que debe emplear e incluso la hora prevista para el ataque. Sin embargo, él mismo es a su vez objetivo militar del adversario y si llega a abandonar la base o centro de operaciones al término de la jornada o servicio, recoge a sus hijos del colegio y marcha a su domicilio a pernoctar estaría poniendo en riesgo a su propia familia por cuanto que, siendo objetivo militar y estando admitido el daño colateral por el Derecho internacional humanitario –como más adelante examinamos–, esa vivienda (con él y su familia dentro) podría ser objetivo militar legítimo<sup>85</sup>. Por otro lado, dada su condición de combatiente, goza de todos los privilegios inherentes a dicha condición y, en particular, al estatuto de prisionero de guerra si llegara a caer en poder del adversario<sup>86</sup>. Lo mismo podría decirse del ingeniero o empleado de una empresa encargada del funcionamiento del *drone* mientras dure su participación en las tareas laborales propias de su especialidad o profesión (especialistas informáticos, controladores de tiro, etc.)<sup>87</sup>. Cuestión distinta sería aquella categoría de empleados civiles o contratistas cuyo cometido se limita a tareas de mantenimiento o de gestión con carácter accesorio, tales como revisiones periódicas, gestiones comerciales o seguimiento de contratos. En cuanto al ámbito espacial operacional, los conceptos de «aérea de operaciones», «zona de combate», «teatro de operaciones», «zona de exclusión marítima», «área de responsabilidad» o «campo de batalla» son categorías operacionales y políticas desconocidas para el Derecho internacional humanitario, dejando a un lado determinados espacios especialmente protegidos por este como pudieran ser las «zonas desmilitarizadas», «zonas y localidades sanitarias» y «zonas neutralizadas»<sup>88</sup>. Otra cosa es que en el pasado sí se haya hecho referencia a un «teatro de la guerra»

---

<sup>85</sup> Excepción hecha del operador de un *drone* terrestre asignado al servicio sanitario (arts. 24 y 25 de la Convención I de Ginebra de 1949 y art. 9.2 del Protocolo Adicional I de 1977). Llegado el caso podría ocurrir que operadores militares de condición combatiente y de condición sanitaria –que no exige necesariamente que pertenezcan a los Cuerpos de Sanidad de las Fuerzas Armadas– estuviesen compartiendo la misma sala en un CAOC; uno sería objetivo militar legítimo, el de la videoconsola que se sienta a su lado y con el que acaba de compartir un café, no. Al terminar la jornada uno sigue siendo objetivo militar legítimo incluso en su casa y con su familia dentro; el otro, no. ¿Se niega alguien a creer que no estamos ante una revolución en los asuntos *legales* militares?

<sup>86</sup> Art. 4.a de la Convención III de Ginebra de 1949.

<sup>87</sup> Llegado el caso podrían acogerse al estatuto de prisionero de guerra siempre que cumplan los requisitos impuestos por el art. 4.a de la Convención III de Ginebra de 1949. En caso contrario, estaríamos ante personas civiles que en caso de captura podrían ser juzgadas por el Estado adversario de acuerdo con sus leyes penales nacionales y que son objetivo militar legítimo para el adversario mientras dura esa participación directa en las hostilidades.

<sup>88</sup> Art. 60 del Protocolo Adicional I de 1977, art. 23 de la Convención I de Ginebra de 1949 y art. 15 de la Convención IV de Ginebra de 1949.

por los tratados de *ius in bello*<sup>89</sup> o que por razones operacionales (despliegue de la fuerza, logística y organización) o estratégicas (intereses políticos y diplomáticos del Estado) y de acuerdo con la costumbre internacional un Estado beligerante decida unilateralmente declarar una «zona de exclusión» que podrá ser aérea o marítima<sup>90</sup>. En nuestra opinión, producida una situación de conflicto armado internacional los adversarios y sus aliados tienen derecho a enfrentarse en cualquier lugar que no sean territorios sometidos a la soberanía de otros Estados que se hayan declarado neutrales, excluyendo las zonas económicas exclusivas de estos últimos y siempre que los contendientes respeten sus derechos sobre estos espacios marítimos<sup>91</sup>. Y esta libertad de movimientos es un factor crítico para operar con *drones* aéreos, de superficie o submarinos porque permite la proyección de la fuerza en el espacio allí donde resulte más oportuno en términos estratégicos. Los principios legales de la gestión de objetivos y todo el Derecho internacional humanitario en general se fundamentan en dos parámetros: el umbral de violencia alcanzado (conflicto armado) y la condición de la persona (combatiente-no combatiente), dejando a un lado restricciones impuestas por el respeto al Derecho de la neutralidad que afecte a terceros Estados. Otro asunto es que los contendientes decidan, de forma unilateral o paccionada y por la razón que sea, imponer restricciones espaciales a las operaciones militares en forma de Reglas de Enfrentamiento, órdenes tácticas, directivas, etc., en cuyo caso estaríamos más ante una cuestión operacional que afecta al Derecho interno que de estricto Derecho internacional. En conflictos de carácter no internacional sí que podrían tener algún sentido estas delimitaciones espaciales hasta el punto de condicionar la aplicabilidad o bien del Derecho internacional humanitario, o bien del Derecho interno e internacional con todas las protecciones relativas a los derechos humanos, y ello porque el criterio espacial sí que resulta mencionado como condicionante en los textos positivos<sup>92</sup>. Y es en este tipo de conflictos donde los *drones*, por su capa-

---

<sup>89</sup> Tal y como sí que se hacía en los Anexos a la Convención II de La Haya de 1899 (arts. 39 y 57 del Reglamento Anexo Relativo a las Leyes y Usos de la Guerra Terrestre) y a continuación en la Convención IV de La Haya de 1907 (art. 39 ídem). Lo más significativo es que esa referencia al «teatro de la guerra» se hace sedes sistemáticas tan ajenas a la conducción de las hostilidades como son los artículos dedicados al armisticio o a la recepción de combatientes y heridos en país neutral.

<sup>90</sup> Como hizo Gran Bretaña al declarar unilateralmente una *Total Exclusion Zone* en torno a las Islas Malvinas en 1982. Lo cual, por cierto, no evitó que a continuación sus fuerzas navales hundiesen el buque de guerra argentino *General Belgrano* cuando navegaba fuera de esa zona.

<sup>91</sup> HEINTSCHEL VON HEINEGG, *The Law of Armed Conflict at Sea*, op. cit., pp. 485-486.

<sup>92</sup> Por la sencilla razón de que el art. 1.1 del Protocolo Adicional II de 1977 sí que declara expresamente que resulta de aplicación a (el subrayado es nuestro): «todos los con-

cidad de observación y capacidad de tiro de precisión, demuestran una vez más su utilidad operacional. La gestión de objetivos personales en un conflicto de carácter no internacional presenta numerosos retos, siendo uno de ellos la difícil distinción entre quienes participan en las hostilidades –que casi nunca lo hacen a cara descubierta– y el resto de la población. En un ambiente donde, en definitiva, se utiliza como táctica el confundirse con la población civil y a esta incluso como escudo protector, la cuestión de la distinción no resulta baladí. Algo que además complica este tipo de escenarios asimétricos ya que ganar el apoyo de la población civil es el objetivo fundamental sobre el que pivota toda la campaña<sup>93</sup>. En este caso podrían ser objetivo militar tres categorías de individuos: aquellos que pertenecen a las Fuerzas Armadas disidentes, aquellos que pertenecen a grupos armados organizados que, bajo la dirección de un mando responsable, ejerzan sobre una parte del territorio un control tal que les permita realizar operaciones militares sostenidas y concertadas y aplicar el Protocolo Adicional II, y aquellos otros individuos que participen directamente en las hostilidades<sup>94</sup>. A efectos de convertirse en objetivo militar las dos primeras categorías lo son con carácter permanente siempre y cuando en este último caso el individuo desarrolle una «función continua de combate» dentro de la organización (imparten órdenes, seleccionan objetivos, emplean las armas, etc.)<sup>95</sup>. Aquellos individuos que no desarrollen tal función dentro de la organización (suministran armas, fabrican artefactos explosivos improvisados tipo IED, etc.) y aquellos otros individuos que se limiten a llevar a cabo actos hostiles ocasionalmente (hostigan a las tropas con fuego de armas ligeras por la noche y acuden a su puesto de trabajo por la mañana) tan solo son objetivo militar durante la ejecución del acto hostil y durante aquellos otros actos ante-

---

flictos armados que no estén cubiertos por el artículo 1 del Protocolo adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales (Protocolo I) y que se desarrollen en el territorio de una Alta Parte contratante entre sus fuerzas armadas y fuerzas armadas disidentes o grupos armados organizados que, bajo la dirección de un mando responsable, ejerzan sobre una parte de dicho territorio un control tal que les permita realizar operaciones militares sostenidas y concertadas y aplicar el presente Protocolo.».

<sup>93</sup> EJÉRCITO DE TIERRA (2008), *Contrainsurgencia*, Publicación Doctrinal PD3-301, Mando de Adiestramiento y Doctrina, pp. 2-4.

<sup>94</sup> Art. 1 del Protocolo Adicional II de 1977.

<sup>95</sup> Según criterio del Comité Internacional de la Cruz Roja expresado en la Guía para Interpretar la Noción de Participación Directa en las Hostilidades según el Derecho Internacional Humanitario. Esta guía no tiene carácter normativo pero su solidez descansa en la autoridad moral de la Cruz Roja y en la preparación de los expertos que intervinieron en su redacción. Consúltese en el sitio: <[http://www.icrc.org/spa/assets/files/other/icrc\\_003\\_0990.pdf](http://www.icrc.org/spa/assets/files/other/icrc_003_0990.pdf)> (acceso en enero de 2014). También disponible en la Revista Internacional de la Cruz Roja, vol. 90, n.º 872, 2008, pp. 991-1047.

riores y posteriores desarrollados con ocasión del mismo<sup>96</sup>. Se crea así el llamado efecto de la «puerta giratoria» que permite a estos individuos recuperar su inmunidad como persona civil durante el lapso de tiempo que media entre cada acto hostil realizado, convirtiéndose en una especie de «travestis» legales cuyos beneficios explotan a conveniencia. Entrarían también aquí aquellos individuos pertenecientes a grupos armados organizados que no cumplan con los requisitos señalados: mando responsable, control operativo del territorio y aplicación del Protocolo Adicional II. Esto último resulta especialmente relevante porque ayuda a distinguir aquellas bandas o grupos terroristas (utilizan el incumplimiento del Derecho internacional humanitario como táctica habitual) de lo que en puridad es un «grupo armado organizado» con derecho a participar en las hostilidades, distinguiéndose así el civil que es «participante legítimo» del simple delincuente o terrorista. En todo caso, los actos hostiles llevados a cabo por estos individuos terroristas solo tendrán la consideración de «participación directa en las hostilidades» cuando afecten a las hostilidades propiamente dichas, es decir, cuando dichos actos consistan en «actos que por su naturaleza y finalidad tengan por objeto causar daño al personal y al equipo de las fuerzas armadas», tal y como tiene dicho el Comité Internacional de la Cruz Roja<sup>97</sup>; tal y como figura de una u otra forma desde los primeros tratados internacionales que han abordado la guerra, como por ejemplo ya establecía la parte preambular de la Declaración de San Petersburgo de 1868 relativa a la prohibición del uso de determinados proyectiles en tiempo de guerra<sup>98</sup>; y tal y

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 67 (de la versión electrónica).

<sup>97</sup> SANDOZ, Y, SWINARSKI, C. & ZIMMERMANN, B. (1987), Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949, *op. cit.*, sec. 1942, p. 618. El Estado de Israel, por ejemplo, no es signatario del Protocolo Adicional I de 1977 y su Corte Suprema consideró en una sentencia relativa a las «ejecuciones extrajudiciales» dictada en 2006 que los «actos hostiles» llevados a cabo por quienes practican el terrorismo en un conflicto armado incluyen aquellos que por su naturaleza y finalidad persigan causar daños a la población civil, criticando la definición demasiado restrictiva del concepto contenido en la obra de Sandoz et al., sugiriendo por tanto su ampliación a dicho ámbito (el subrayado es nuestro): «It seems that acts which by nature and objective are intended to cause damage to civilians should be added to that definition [a la de Sandoz et al.].» (párrafo 33 de la sentencia).

<sup>98</sup> «Considerando (...) Que la única finalidad legítima que los Estados deben proponerse durante la guerra es el debilitamiento de las fuerzas militares del enemigo.»; criterio refrendado en SASSÓLI, M. (2003), Legitimate Targets of Attacks under International Humanitarian Law, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Cambridge, p. 3; ver también la sentencia del Tribunal de Núremberg United States vs. Wilhelm List, et al. (también conocida como «The Hostage Case») en Hostage Case, Judgment of 19 February 1948, Trials of War Criminals Before the Nuremberg Military Tribunals Under Control Council Law n.º 10, volume XI/2, p. 1.254; y la sentencia del Tribunal Penal para la Antigua Yugoslavia en el caso Galić (ICTY-9829-T, Trial Chamber I, 5 december 2003), párrafo 44 y nota aclaratoria n.º 76 (el subrayado es nuestro): «The

como, en sentido inverso, resulta también de los escasos tratados internacionales que han abordado el fenómeno del terrorismo durante las últimas décadas, donde la comunidad internacional nunca tuvo intención de militarizar la lucha antiterrorista, al menos hasta aquel fatídico 11 de septiembre de 2001<sup>99</sup>. Y aquí es donde, de nuevo, los *drones* son traídos a colación frente a los riesgos para la población civil que puede plantear el recurso a los ataques aéreos convencionales o el riesgo inherente al empleo de equipos de operaciones especiales. Aparte de incluir armamento de menor poder destructivo que un avión de caza y de hallarse exento su operador de los rigores propios del combate presencial a los que está sometido un experto en operaciones especiales, los *drones* permiten que el comandante operacional y su asesor jurídico puedan estudiar a conciencia los hábitos y costumbres de estos individuos a través del denominado «análisis del patrón de vida» (*pattern of life analysis*)<sup>100</sup> y decidir el ataque en el momento táctico más adecuado (cuando no hay civiles en las inme-

---

principle of military necessity acknowledges the potential for unavoidable civilian death and injury ancillary to the conduct of legitimate military operations. However, this principle requires that destroying a particular military objective will provide some type of advantage in weakening the enemy military forces».

<sup>99</sup> Que el terrorismo, por naturaleza, se dirige siempre contra la población civil y tiene en ella su objetivo fundamental como medio para poder alcanzar los fines políticos o criminales que sean resulta de la propia literalidad de los tratados internacionales en materia antiterrorista, que excluyen de su ámbito de aplicación a los medios militares, de aduanas y de policía: Convenio de Tokio de 1963, sobre infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves (art. 1.4); Convenio de La Haya de 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (art. 3.2); Convenio de Montreal de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (art. 4.1); Convenio de Nueva York de 1973, sobre la prevención y el castigo de delitos contra personas internacionalmente protegidas, inclusive los agentes diplomáticos (no prevé su aplicación a misiones militares internacionales que no estén acogidas al régimen diplomático y consular); Convenio de Roma de 1988, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (art. 2.1) y de su versión refundida según el Protocolo de Londres de 2005 (art. 2.1); Convenio de Nueva York de 1979, contra la toma de rehenes (el concepto de rehén se define de forma genérica: persona en poder o detenida por otra); Convenio de Nueva York de 1997, sobre atentados terroristas cometidos con bombas (en su parte preambular reconoce que las fuerzas militares de los Estados se rigen en esta materia por normas de Derecho internacional situadas fuera del marco del Convenio); y Convenio de Nueva York de 1999, para la represión de la financiación del terrorismo (art. 2.1.b: comete delito en el sentido del Convenio quien, entre otros (el subrayado es nuestro): «lleva a cabo un acto destinado a causar la muerte o lesiones corporales graves a un civil o a cualquier otra persona que no participe directamente en las hostilidades (...)»).

<sup>100</sup> Los drones aéreos permiten hacer un seguimiento minucioso del individuo, de sus movimientos, de sus hábitos de vida y costumbres, permitiendo localizar y seleccionar objetivos cada vez más sofisticados de los que incluso se ignora el nombre e identidad pero de los que se tiene constancia que constituyen una amenaza. Esta afirmación, atribuida a un responsable de la lucha antiterrorista de los Estados Unidos, en el periódico Los Angeles Times, edición de 5 de mayo de 2010: <<http://articles.latimes.com/2010/may/05/world/la-fg-drone-targets-20100506>> (acceso en enero de 2014).

diaciones, cuando está colocando un explosivo, cuando se encuentra en una azotea y empuñando un arma, etc.). Empero, la distinción antes aludida entre un civil «participante directo» y un terrorista tiene también otra consecuencia práctica de primer orden: el terrorista es un sujeto que lleva a cabo una actividad criminal con ocasión de un conflicto armado, teóricamente quedaría al margen de las hostilidades porque sus «actos hostiles» (incendios, estragos, colocación de artefactos explosivos, secuestros, asesinatos, etc.) están dirigidos no contra las Fuerzas Armadas sino contra la población civil y con el propósito de atemorizarla, si bien para lograr un fin ulterior (evitar que colaboren con las Fuerzas Armadas, crear un clima de inseguridad, forzar la voluntad de un Gobierno, etc.). Esta categoría de individuos, estemos ante un conflicto internacional o no internacional, deberían ser sometidos a detención militar, internamiento y posterior enjuiciamiento criminal o, en caso de riesgo inminente de ir a cometer un atentado, quedar sujetos a su neutralización si fuera necesario. Siempre se podrá argumentar que el resultado práctico entre dirigir un ataque contra un civil que participa directamente en las hostilidades y un terrorista que atemoriza a la población es el mismo: en ambos casos se produce su muerte. Sin embargo, en el primer caso estamos ante un individuo al que se ha despojado de su inmunidad por razón de su participación en las hostilidades; en el segundo, ante un delincuente común. Muchos de los que abogan por la legalidad de las «ejecuciones selectivas» o «extrajudiciales» de los miembros de grupos terroristas parecen ignorar este hecho y prefieren seguir considerándoles civiles que «participan directamente en las hostilidades» para justificar así su ejecución selectiva, basada en una cualidad subjetiva más que en la objetividad de sus actos. Pretenden, por así decirlo, acogerse a los márgenes mucho más permisivos del uso de la fuerza que establece el Derecho internacional humanitario frente a la rigurosidad del Derecho internacional de los derechos humanos, es decir, de un contexto de ausencia de conflicto armado donde el ejercicio de potestades públicas se traduce en «hacer cumplir la ley». Por supuesto, si ese mismo individuo dirigiese sus actos contra el personal o el material de las Fuerzas Armadas, en ese caso sí que pasaría a convertirse en un civil que «participa directamente en las hostilidades» y, por consiguiente, sí que sería un objetivo militar legítimo y su abatimiento entraría dentro de la lógica operacional y legal. Por decirlo de otro modo, un combatiente que se enfrenta a otro combatiente, a un civil que participa directamente en las hostilidades o a una persona civil o población civil empleando tácticas terroristas (ambulancia simulada con explosivos, ataques deliberados o indiscriminados contra la población civil, etc.) se diría que está cometiendo actos de perfidia y probablemente crímenes de guerra. Ahora bien, un civil que emplea la misma táctica contra las Fuerzas Armadas perdería su inmunidad y pasa a convertirse en

objetivo militar legítimo; si hiciera lo mismo contra la población civil estaría cometiendo un acto de terrorismo y como tal debería ser juzgado, tendría derecho a que se respete su vida, a un juicio justo y a todas las demás garantías y salvaguardas personales y procesales previstas en la Ley nacional e internacional. De hecho, el art. 2.4 de la Carta de las Naciones Unidas prohibiendo el uso de la fuerza entre los Estados y los distintos tratados internacionales que en materia de derechos humanos<sup>101</sup> prohíben las ejecuciones arbitrarias casi sin matices entre estos y las personas en situaciones de ausencia de conflicto armado, nos llevan a creer, y no somos los únicos, que este tipo de políticas son, por definición, ilegales<sup>102</sup>. Ello, incluso, aunque un Estado autorice a otro la entrada en su territorio en situaciones o bien de conflicto armado –se aplicaría según los casos el Derecho internacional humanitario (permite el daño colateral bélico) o el Derecho internacional de los derechos humanos (admite la privación de la vida en ciertos casos de orden público)– o en ausencia de este –se aplicaría únicamente este último–. Cuestión distinta es que razones de política criminal residencien luego la competencia para juzgar los delitos de terrorismo en tribunales de naturaleza militar y con leyes penales y procesales específicamente dirigidas a castigar el terrorismo. La idea de capturar vivo o muerto a quien es considerado una amenaza estratégica para la seguridad del Estado o de sus intereses políticos o militares no es en absoluto nueva. Napoleón le puso precio a la cabeza de nuestro compatriota Juan Martín Díez, El Empecinado, durante la guerra de la Independencia (1808-1814); los Estados Unidos mandaron una expedición militar a México en 1916, con el visto bueno del presidente Venustiano Carranza, para la captura del jefe revolucionario Pancho Villa; y el líder rifeño Abd el-Krim prefirió entregarse a los franceses en 1926 antes que caer en manos de las autoridades españolas del Protectorado marroquí. Ahora bien, las consideraciones estratégicas no deberían interponerse ni

<sup>101</sup> Ambos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 y particularmente el art. 6 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966 reconocen el derecho inherente a la vida sin que nadie pueda ser privado de ella arbitrariamente. Sin embargo, dejando a un lado las directrices impartidas al respecto en 1990 por las Naciones Unidas («Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley»), es en el art. 2 de la Convención Europea de Derechos Humanos de 1950, tratado de alcance regional aplicable a España, donde tras la afirmación de este derecho encontramos excepciones cuando la privación se produzca, entre otras causas, por el uso de la fuerza que sea absolutamente necesario para: «detener conforme a derecho a una persona o impedir la evasión de un preso o un detenido legalmente». Ni que decir tiene que la jurisprudencia tanto del Tribunal Internacional de Justicia (ONU) como del Tribunal Europeo de los Derechos Humanos (Consejo de Europa) han ido evolucionando hasta llegar a admitir la proyección extraterritorial de estos instrumentos cuando el Estado en cuestión ejerce algún tipo de control o jurisdicción, espacial o personal, sobre el titular del derecho a la vida.

<sup>102</sup> Informe Alston, doc. cit., párrafo 10.

falsar la distinción clásica entre el Derecho de la guerra y el Derecho de la paz. Violentar esta distinción sería tanto como admitir un estado de inseguridad jurídica permanente o hacer de lo que es excepcional (una situación de conflicto armado) algo habitual pero de menor intensidad. Es esta, como podemos comprobar, una de las zonas de mayor fricción entre el Derecho internacional humanitario y el Derecho internacional de los derechos humanos, que no se autoexcluyen sino que se complementan uno a otro, y una de las zonas donde con mayor claridad podemos comprobar la influencia de la política sobre el Derecho<sup>103</sup>. De hecho, la política de *targeted killings* o «ejecuciones premeditadas», «ejecuciones arbitrarias», «asesinatos selectivos» –expresiones que se han convertido en un mantra para muchos–, seguida por algunos países es un claro ejemplo de esto, si bien dicha expresión fue acuñada por sus creadores con un sentido inverso al que luego se le ha querido dar<sup>104</sup>.

Tampoco se puede descartar la importancia de los *drones* en aras de la vigencia del principio de distinción en aquellas situaciones donde se combinan el enfrentamiento directo defensivo u ofensivo con el adversario (TIC: *Troops In Contact*) y el apoyo aéreo cercano (CAS: *Close Air Support*). Este supuesto táctico se produce cuando una patrulla detecta la presencia del adversario en una aldea, una granja, un edificio o tras una colina y solicita fuego de apoyo a las fuerzas aéreas. El factor tiempo tiene un valor crítico en estas situaciones porque está en juego la protección de la patrulla, la rápida identificación del

<sup>103</sup> La violencia que practica un terrorista no es la misma cuando tiene a la población civil como objetivo que cuando en su lugar tiene una fuerza militar. El hecho de que la eficacia de la lucha antiterrorista (necesidad política) lleve a alterar la naturaleza de las instituciones jurídicas es un claro ejemplo de su influencia sobre el Derecho. Más sobre la inequívoca naturaleza «militar» del concepto jurídico-bélico de necesidad militar en BOTHE, M., PARTSCH, K. & SOLF, W. (1982), *New Rules for Victims of Armed Conflicts: Commentary on the Two 1977 Protocols Additional to the Geneva Conventions of 1949*, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, p. 196.

<sup>104</sup> El Tribunal Supremo de Israel, en su sentencia ya célebre de 2006 dictada al respecto, interpretó la expresión *targeted killing* en el sentido de tratarse precisamente de una práctica guiada por los principios del *targeting* (en oposición a la arbitrariedad), es decir, por los principios propios de la gestión de objetivos como son la distinción entre civiles y combatientes y la proporcionalidad de los daños incidentales o colaterales causados a la población civil: The Supreme Court Sitting as the High Court of Justice, HCJ 769/02, *The Public Committee against Torture in Israel et al. vs. The Government of Israel et al.*: «(...) The attitude behind the “targeted killing” policy is that the weapons should be directed exclusively toward those substantially involved in terrorist activity.», p. 45; «However, even under the difficult conditions of combating terrorism, the differentiation between unlawful combatants and civilians must be ensured. That, regarding the issue at hand, is the meaning of the “targeting” in “targeted killing”.», en p. 46. Ello sin perjuicio, en nuestra opinión, de que esta política parte de la ficción de equiparar a una organización terrorista (no tienen un mando responsable y no conducen las hostilidades de conformidad con el Derecho internacional humanitario) a otras entidades distintas de los Estados a las que sí reconoce el Derecho internacional en caso de conflicto armado.

objetivo y evitar su posible fuga, así como la incolumidad de los civiles que nada tengan que ver con el enfrentamiento y de sus propiedades. Si este fuego de apoyo lo prestaran aeronaves convencionales (un avión de combate o un helicóptero) se le plantearía un dilema al comandante operacional: el ruido de los motores probablemente alertara al adversario de la presencia de la aviación, induciéndole a huir o a enfrentarse a la amenaza aérea con riesgo para la tripulación; por otro lado, estaría en juego también la seguridad de la patrulla y de las personas civiles que puedan encontrarse en las inmediaciones. Pues bien, el operador de un *drone* tendría un margen de tiempo mucho más prolongado para identificar al adversario y atacarle que el tiempo del que dispone el piloto de un avión a reacción y ello sin asumir el riesgo que, como posible alternativa, correría el piloto de un helicóptero poniendo en peligro su vida en maniobras a baja altitud. A esto añádase la ventaja añadida de poder localizar con exactitud mediante vídeo, infrarrojos o con radar de apertura sintética (para ver a través del humo, las nubes o la niebla) la ubicación de las tropas propias y de los posibles civiles que haya en las inmediaciones. Por decirlo con cifras: de las 35 bajas propias que se produjeron durante la guerra del Golfo (1990-1991), 11 fueron debidas a las enormes presiones y limitaciones que debe soportar un piloto convencional en misiones CAS<sup>105</sup>. Situaciones tácticas «TIC/CAS» podrían resolverse con mayor éxito probablemente en términos de evitar bajas civiles empleando *drones* en lugar de medios convencionales. A esta conclusión no somos nosotros los únicos que hemos llegado, aunque disintamos alguna que otra vez con quien lo dice<sup>106</sup>.

Consecuente con el principio de distinción también existe la prohibición de llevar a cabo ataques que sean indiscriminados. Este principio se encuentra formulado en el art. 51.4 del Protocolo Adicional I de 1977 y tiene asimismo rango de costumbre internacional. Esta prohibición despliega un triple efecto: no se pueden llevar a cabo ataques que no estén dirigidos contra un objetivo militar concreto, ni los que emplean métodos (tácticas, técnicas, procedimientos, etc.) o medios de combate que no pueden dirigirse contra un objetivo militar concreto, ni los que emplean métodos o medios de combate cuyos efectos sea imposible limitar. Si trasladásemos estos principios abstractos al ámbito de las operaciones, es decir, si los «operacionalizamos», podemos comprobar, una vez más, la enorme versatilidad táctica y humanitaria de los *drones* de combate. En el primer caso, nos encontramos con armamento que pudiendo ser dirigido contra un objetivo personal o material concreto y legítimo es utili-

<sup>105</sup> COYNE, J. (1992), *Air Power in the Gulf*, Arlington: Air Force Association, p. 103.

<sup>106</sup> HUMAN RIGHTS WATCH (2008), *Troops in Contact – Airstrikes and Civilian Deaths in Afghanistan*, Nueva York: Human Rights Watch, pp. 29-30.

zado, sin embargo, indiscriminadamente contra todo tipo de objetivos militares y objetos o personas civiles existentes en un punto concreto del espacio. Por ejemplo, un bombardeo «a ciegas» sobre territorio enemigo donde coexisten objetivos prohibidos y legítimos o el lanzamiento indiscriminado de misiles desde un *drone* aéreo o terrestre contra los vehículos militares y civiles que transitan por una autopista. El «tiro de precisión» que permiten los *drones* unido a la posibilidad de registrar las conversaciones y grabar imágenes en vídeo eliminaría cualquier duda o sospecha que pudiese existir en torno a cómo, por quién o por qué fue empleado indiscriminadamente el armamento del *drone* en casos así. Dicho de otro modo, pondría en evidencia la culpabilidad del operador o del comandante operacional que por negligencia o imprudencia hubiese empleado el armamento de un *drone* en una situación así, ignorando que podría acabar impactando en núcleos de población civil o contra objetos civiles. Esta prohibición es distinta del hecho de atacar directamente un objeto civil o a personas civiles burlando voluntariamente lo dispuesto por los arts. 48 (distinción), 51.2 (inmunidad de personas civiles) y 52.1 (inmunidad de objetos civiles) del Protocolo Adicional I de 1977 (art. 13.2 del Protocolo Adicional II) y por la costumbre humanitaria internacional<sup>107</sup>. El segundo supuesto nada tiene que ver con la imprudencia del operador o de quienes intervienen en el «círculo OODA» sino con las limitaciones propias del método o del medio empleado. El régimen de prohibición de determinados tipos de armamento es un claro ejemplo de medios que «no pueden dirigirse contra un objetivo militar concreto»: las minas antipersona o las municiones en racimo. La incorporación de este tipo de armamento a un *drone* convertiría lo que es una simple plataforma en un medio prohibido de combate. Otro ejemplo, un *drone* aéreo de combate dotado de suficiente grado de autonomía como para poder llevar a cabo acciones cinéticas por sí solo y con nula o escasa presencia del agente humano en el «círculo OODA» podría entrar ocasionalmente dentro de esta prohibición, a menos que contara con suficiente inteligencia artificial como para poder distinguir entre objetivos militares y personas civiles u objetos civiles y, en consecuencia, dirigirse solo contra los primeros. Esto tampoco quiere decir que, de no ser así, su posible uso tuviera que ser descartado de antemano. Nosotros entendemos que empleado en escenarios donde únicamente existiesen objetivos militares como podría ocurrir en alta mar y lejos de las rutas de navegación marítima, contra formaciones de carros de combate o tropas de Infantería en zonas desérticas o en escenarios análogos, su uso como una alternativa más de combate sería conforme con el Derecho internacional hu-

---

<sup>107</sup> HENCKAERTS, J.M. & DOSWALD-BECK, L. (2005), *Customary International Humanitarian Law – Volume I: Rules*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 37-45.

manitario. Otro supuesto de medio ocasionalmente prohibido sería el empleo de un *drone* cuyos sensores y radares no funcionen correctamente en determinadas condiciones meteorológicas. Por ejemplo, a temperaturas superiores o inferiores a ciertos grados centígrados y aun así, por negligencia, decidir su uso en operaciones. También podría citarse como prohibición ocasional en cuanto al método de combate el uso de *drones* terrestres UGV en escenarios urbanos empleando tácticas de «geometría inversiva»<sup>108</sup>, esto es, evitando los espacios exteriores, avanzando a través de túneles, permaneciendo dentro de los edificios, buscando el objetivo mediante el tránsito horizontal por habitaciones y estancias a base de violentar muros y tabiques; y el vertical horadando puntos de acceso a través de techos y suelos. Lo anterior, como ya hemos señalado antes, caería dentro de la prohibición salvo que se tuviese la absoluta seguridad de que dentro del inmueble o entorno urbano existen solo objetivos militares y no personas civiles. En el tercer supuesto de prohibición nos encontramos con *drones* a los que se ha incorporado armamento cuyos efectos sean ilimitados. Armas químicas o bacteriológicas, por ejemplo, las cuales, aparte de encontrarse prohibidas expresamente, de llegar a ser empleadas desde un *drone* directa y certeramente sobre objetivos legítimos, sus efectos se trasladarían luego a la población civil en forma de epidemias o contagios masivos. Estas tres clases de prohibiciones contra ataques indiscriminados son en algunos casos, como hemos visto, solo circunstanciales. No todos los escenarios posibles a los que debe enfrentarse un comandante operacional incluirán siempre personas civiles u objetos civiles, como tampoco por ese mismo hecho debería concluirse que un determinado método (táctica, técnica o procedimiento) o medio de combate (un *drone*) deba ser o no legítimo, pues ya hemos visto que las condiciones del terreno o de la meteorología son factores críticos que pueden influir en su legalidad. De nuevo, tener «precisión en el tiro» no implica necesariamente tener «tiro de precisión».

Otra consecuencia práctica del principio de distinción trasladado al proceso de gestión de objetivos cuando se emplean *drones* sería la prohibición

---

<sup>108</sup> Táctica que comenzó a ser empleada por las Fuerzas de Defensa de Israel en 2002 y que fue bautizada así por su comandante operacional por aquel entonces, el general Aviv Kohavi. En el movimiento y la maniobra en entornos urbanos esta táctica desafía todos los principios de la arquitectura y del urbanismo. El movimiento define al espacio y no a la inversa. Las tropas transitan por todos los rincones imaginables menos por aquellos previstos en el diseño convencional para dicho uso: vías públicas, aceras, puertas de acceso a viviendas, huecos de escaleras, ventanas, pasillos, etc., invirtiendo completamente las reglas de la sintaxis urbana. Esto en WEIZMAN, E. (2006), «Walking Through Walls – Soldiers as Architects in the Israeli-Palestinian Conflict», *Radical Philosophy*, issue 136, march/april, pp. 8-22, pp. 8-9; y con más detalle en WEIZMAN, E. (2009), «Lethal Theory, 2030: War Zone Amsterdam – Imagining the Unimaginable, Open», *Cahier on Art and Public Domain*, issue 18, pp. 80-99, p. 81.

de atacar al adversario que se encuentre fuera de combate. Está establecida en los arts. 41 del Protocolo Adicional I de 1977 y 4.1 del Protocolo Adicional II, por la costumbre humanitaria internacional<sup>109</sup>, y su incumplimiento es un crimen de guerra de acuerdo con el Estatuto de la Corte Penal Internacional. Se encuentran fuera de combate aquellos que están en poder de uno de los contendientes, heridos, náufragos y enfermos, así como aquellos que hayan expresado su intención de rendirse. Un caso ejemplar de esto último –hito en la historia de la aviación no tripulada– ocurrió durante la guerra del Golfo (1990-1991) cuando un grupo de soldados iraquíes comenzó a ondear sábanas y camisetas blancas en señal de rendición ante un *drone* aéreo que sobrevolaba sus posiciones<sup>110</sup>. En algún lugar se ha llegado a sugerir que los *drones*, por su condición de medios no tripulados, presentan el doble inconveniente de no poder practicar de hecho la captura del enemigo que se rinde o se encuentra herido o bien que, llegado el caso, aquellos *drones* que gozan de un alto grado de autonomía no sean capaces de interpretar la actitud de estos combatientes protegidos y procedan a atacarles sin más<sup>111</sup>. Nosotros rechazamos ambas argumentaciones. En primer lugar, la opción táctica de captura es una más de entre aquellas otras opciones en las que puede consistir un ataque, las cuales están previstas dentro del concepto legal de «objetivo militar» contemplado, por ejemplo, en el art. 52.2 del Protocolo Adicional I de 1977 y que incluyen «la destrucción total o parcial, la captura o la neutralización del objetivo.». En ocasiones podrá ocurrir que la captura tenga mayor relevancia táctica que la destrucción total o parcial o que la neutralización, bien porque el objetivo personal pueda ser fuente de información, bien por su alto valor político, o bien por cualquier otra razón operacional o estratégica. Por ejemplo, una estación emisora de radio que, una vez neutralizada, podrá ser utilizada en beneficio propio. Por otro lado, si se ha decidido el empleo de medios no tripulados en una operación en particular, la imposibilidad que tiene un *drone* aéreo de capturar un objetivo es la misma que la que pueda tener el piloto de un avión de combate y debería entrar dentro del planeamiento inicial de la operación plantearse esta hipótesis. Dicho de otro modo, existen ocasiones en las que por la razón operacional que sea (inexistencia de fuerzas terrestres en las inmediaciones, limitaciones normativas en forma de Reglas de Enfrentamiento, etc.)

<sup>109</sup> HENCKAERTS, J.M. & DOSWALD-BECK, L. (2005), *Customary International Humanitarian Law*, *op. cit.*, pp. 164 y ss.

<sup>110</sup> SINGER, P. (2009), Military Robots and the Laws of War, *The New Atlantis, A Journal of Technology and Society*, issue 23, Winter, pp. 25-45, p. 28.

<sup>111</sup> LIU, H.-Y. (2012), «Categorization and Legality of Autonomous and Remote Weapon Systems», *International Review of the Red Cross*, vol. 94, issue 886, pp. 627-652, pp. 645-646; y en igual sentido Human Rights Watch (2012), *Losing Humanity: The Case Against Killer Robots*, *op. cit.*, pp. 34-35.

no existe otra opción posible que emplear *drones* aéreos de combate, en cuyo caso y ante las muestras inequívocas de rendición que pueda ofrecer un objetivo, el comandante operacional debería plantearse o bien ordenar la suspensión del ataque, o bien su ejecución. Se trata de un difícil dilema y su resolución es parte de la acción y responsabilidad de mandar. Entendemos que suspender el ataque puede producir el efecto perverso de estar fomentando así «rendiciones en masa» de individuos pérfidos que, una vez superado el peligro, vuelven a tomar las armas y a combatir. Ahora bien, atacar a quien se rinde no solo es contrario al Derecho internacional humanitario sino que podría considerarse incluso un crimen de guerra<sup>112</sup>. En segundo lugar, por lo que se refiere a la imposibilidad hipotética que pueda tener un *drone* aéreo autónomo para distinguir actos propiamente hostiles de cualquier otro acto de rendición o abandono de las armas, eso formaría parte de la prohibición ya analizada de llevar a cabo ataques indiscriminados. Se trata, por consiguiente, de una cuestión relativa al método, que en este caso daría lugar a un ataque indiscriminado, más que al medio en sí. Por esta razón, consideramos muy aventurado hablar de una prohibición per se y con carácter general del *drone* autónomo de combate. Habría que estar al caso concreto, a la amenaza particular a la que se va a hacer frente, para determinar si el empleo de uno de estos *drones* en situaciones tácticas así constituye un ataque indiscriminado y por ello mismo, prohibido. Existen escenarios donde el objetivo puede no incluir la presencia de combatientes y el empleo de estos medios no presentaría ningún problema legal. Tal es el caso, por ejemplo, de los ataques contra vías de comunicación deshabitadas o de los ataques contra otros medios no tripulados aéreos, terrestres o de superficie. Parafraseando al coronel John R. Boyd, del que ya hemos hablado, ambos ejemplos demuestran que llegado el caso de estar «fuera del círculo OODA» no significa necesariamente estar «fuera de la Ley».

El proceso de gestión de objetivos o *targeting* está limitado adicionalmente por el principio de proporcionalidad. Si el principio de distinción permite saber qué objetivo puede ser atacado, el de proporcionalidad permite saber cuándo debería o no ser atacado. Este principio está codificado en el art. 57.2.a.iii del Protocolo Adicional I de 1977: «abstenerse de decidir un ataque cuando sea de prever que causará incidentalmente muertos o heridos en la población civil, daños a bienes de carácter civil, o ambas cosas, que serían excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa prevista.». Tiene asimismo naturaleza consuetudinaria y en el Protocolo Adicional II pudiera inferirse de la apelación

---

<sup>112</sup> Art. 8.2.b.vi del Estatuto de la Corte Penal Internacional: «Causar la muerte o lesiones a un combatiente que haya depuesto las armas o que, al no tener medios para defenderse, se haya rendido a discreción».

al sentido de humanidad que figura en el texto de su art. 4. Su contravención está considerada como un crimen de guerra enjuiciable por la Corte Penal Internacional, de cuyo tratado constituyente España forma parte<sup>113</sup>. Si existe un principio de Derecho internacional humanitario donde con mayor intensidad se reproduce la tensión entre el imperativo jurídico, la oportunidad política y la necesidad militar ese es, desde luego, el principio de proporcionalidad y a continuación, bajo el prisma de su «operacionalización», veremos porqué. De entrada, no existen fórmulas matemáticas o científicas para calcular con cifras cuándo un ataque infringe el principio de proporcionalidad. Naturalmente esta regla no es aplicable a las lesiones o muerte causadas al personal combatiente o a aquellas personas que aun no siéndolo participen sin embargo directamente en las hostilidades, así como tampoco a los daños o destrucción total o parcial que se cause a los objetivos militares de carácter material. Del mismo modo, tampoco tienen la consideración de daños incidentales las simples molestias o inconveniencias que las operaciones militares puedan ocasionar a la población civil (cierre de carreteras, controles de identificación, cortes en el suministro de luz o de agua, etc.). Los daños, en todo caso, han de ser excesivos, término comparativo y no absoluto, y la referencia lo es a la ventaja militar concreta y directa «prevista», es decir, a la que el comandante operacional pudo prever antes de ordenar el ataque en función de la información de la que disponía y no de la ventaja que efectivamente resulte una vez efectuado el mismo. En ocasiones puede ocurrir que la muerte de varios civiles puede no ser desproporcionada si se trata de un objetivo de carácter personal muy cualificado. Por ejemplo, un líder o jefe militar de importancia o un centro estratégico de mando y control. A la inversa, también podría ocurrir que la muerte de un solo civil sea desproporcionada si se trata de un objetivo sin categoría, empleo o responsabilidad significativa. Muchos ejércitos siguen métodos rigurosos como el CDEM (*Collateral Damage Estimation Methodology*)<sup>114</sup> para el cálculo de los posibles daños colaterales provocados por un ataque en función del objetivo seleccionado y al armamento elegido para abatirlo, pudiendo determinar de

---

<sup>113</sup> Art. 8.2.b.iv del Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional. Si bien, en un alarde de claridad y concisión por parte de sus redactores, dicho estatuto habla de daños «manifiestamente» excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa «de conjunto» que se prevea.

<sup>114</sup> Existe un artículo en esta materia que consideramos fundamental en operaciones aéreas. Su autor, comandante de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, ha sabido combinar con maestría disciplinas tan dispares como la Historia, el Arte Operacional y el Derecho de los conflictos armados en un auténtico ejemplo de cómo se practica (o debería practicarse) el Derecho operacional: REYNOLDS, J. D. (2005), «Collateral Damage on the 21<sup>st</sup> Century Battlefield: Enemy Exploitation of the Law of Armed Conflict, and the Struggle for a Moral High Ground», *The Air Force Law Review*, vol. 56, pp. 1-108.

antemano el posible número de bajas, los efectos que producirá el impacto y la onda expansiva, grado de las quemaduras, mutilación de órganos, etc. Ahora bien, si la totalidad de la fuerza aérea enemiga ha sido destruida: ¿puede la destrucción posterior de un depósito de misiles aire-aire justificar la muerte de veinte civiles ajenos por completo a las hostilidades? Se trata de una regla de difícil «operacionalización», donde no caben formulaciones holísticas y en la que habrá que estar a las circunstancias del caso concreto. Dicho de otro modo, que los daños sean o no excesivos estará en función de la ventaja militar «concreta y directa» que se espera obtener con el ataque. En los ataques a aquellos objetivos que por naturaleza son militares no existe margen de duda para identificar esa ventaja «concreta y directa». Ahora bien, cuando se trata de objetivos militares «ocasionales», como por ejemplo una emisora de radio que hace las veces de centro de mando y control o una central eléctrica utilizada por las fuerzas militares del adversario, el sentido de lo concreto y lo directo –ambos lo suficientemente expresivos– debería también ponderarse, no obstante, con los perjuicios que a largo plazo podrían ocasionarse también a la población civil. Y esto, aplicado a los *drones* aéreos, medios de por sí precisos, nos lleva a un concepto estratégico de mucho arraigo durante los últimos años en las fuerzas aéreas de Occidente conocido como Operaciones Basadas en Efectos (EBO: *Effects Based Operations*) y consistente, en lo que se refiere a la gestión de objetivos, en buscar victorias rápidas y sin apenas daños colaterales a base de batir con audacia los principales centros de gravedad del enemigo, logrando su parálisis y forzando su rendición sin tener que recurrir al empleo de fuerzas terrestres<sup>115</sup>. El problema que plantea este tipo de operaciones, cuyo epítome son los ataques aéreos múltiples y simultáneos por el procedimiento expeditivo de la «guerra paralela» (*Parallel Warfare*)<sup>116</sup>, es que podrían desviarse del sentido «concreto y directo» de la ventaja militar que exige este principio cuando se elige como objetivo cualquier «centro de gravedad» no estrictamente militar sino político, industrial, financiero, redes civiles informáticas o de transmisiones, etc., que al momento de decidirse el ataque no estuviera siendo utilizado por el adversario con una finalidad militar específica. Si la gestión «tradicional» de objetivos se dirige siempre a objetivos incuestionablemente militares (un carro de combate) o aquellos que por su finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la acción militar (estación de radio, central eléctrica, etc.), entonces la búsqueda de aquellos objetivos que sean militarmente necesarios y políticamente convenientes para lograr el so-

<sup>115</sup> DEPTULA, D. A. (2001), *Effects-Based Operations: Change in the Nature of Warfare*, Arlington: Aerospace Education Foundation, Defense and Airpower Series.

<sup>116</sup> SCHNEIDER, S. M. (2012), *Parallel Warfare: A Strategy for the Future*, BiblioScholar ed. reprint, USA.

metimiento inmediato del adversario podría incluir una amalgama de objetivos unos militares, otros simplemente políticos y otros nada más que financieros, produciéndose en el proceso numerosos daños colaterales de difícil estimación cuando no flagrantes violaciones incluso del propio principio de distinción. Este tipo de operaciones, del que nosotros francamente recelamos, parece haber perdido no obstante parte de su *glamour* inicial<sup>117</sup>.

Para los ataques aire-superficie el Manual de la Guerra Aérea y con Mísiles incluye en el concepto de «ventaja militar» aquellos efectos resultantes del ataque que sean de naturaleza militar y no considerándolos de forma aislada sino en relación al ataque en su conjunto<sup>118</sup>. La «operacionalización» de este principio pasaría por acudir a las reglas elementales de la estrategia para interpretar en qué consiste la «ventaja militar». Por ejemplo, el grado de dominio del espacio terrestre, aéreo o marítimo previsiblemente alcanzado con el ataque y su correlativa negación para el adversario, o la protección de la fuerza, propia o aliada, y el correlativo debilitamiento de la del adversario. Una formación de cazas de combate en pleno vuelo puede ser atacada directamente y destruida o neutralizada (control del aire) o bien, en otro caso, serle impedida su simple salida de la base donde está alojada (negación del aire). En ambos casos hemos alcanzado una ventaja estratégica: el dominio aéreo. Las muertes de civiles o los daños a la propiedad que se provoquen determinarán, en su caso, la proporcionalidad de la ventaja militar obtenida con el grado de control o de negación del aire impuesto al adversario. Esta regla, por decirlo de otro modo, es una regla heurística y por consiguiente no se exige del comandante estratégico, operacional o táctico un estándar de perfección sino de razonabilidad<sup>119</sup>, debiendo atender a lo que, llegado el caso, hubiera hecho cualquier persona bien informada. Los *drones* son medios privilegiados porque permiten, entre otros, calcular la proporcionalidad de un ataque con precisión y con mucho más de-

<sup>117</sup> COLOM PIELLA, G. (2010), «Auge y Caída de la Filosofía Basada en Efectos», *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*, n.º 794, junio, pp. 522-527; y para un estudio más a fondo desde el punto de vista operacional consúltese MINISTERIO DE DEFENSA (2007), «La Transformación de la Fuerza Aérea para Realizar Operaciones Basadas en Efectos (EBAO)», Centro de Guerra Aérea, Estado Mayor del Aire, Seminario Internacional XVI, Madrid.

<sup>118</sup> Regla 1.w, Manual de la Guerra Aérea y con Mísiles.

<sup>119</sup> En la ya aludida (nota 98) sentencia del Tribunal Penal para la Antigua Yugoslavia en el caso *Galić* (ICTY-9829-T, *Trial Chamber I*, 5 december 2003), en su párrafo 58, se establece lo siguiente: «In determining whether an attack was proportionate it is necessary to examine whether a reasonably well-informed person in the circumstances of the actual perpetrator, making reasonable use of the information available to him or her, could have expected excessive civilian casualties to result from the attack.»; y en la versión redactada en francés: «Pour déterminer si une attaque était proportionnée, il convient d'apprécier si une personne ayant une connaissance suffisante de la situation dans laquelle se trouvait l'auteur, et exploitant judicieusement les informations à sa disposition, aurait pu prévoir que l'attaque causerait des pertes excessives dans la population civile.»

tenimiento que un medio aéreo, terrestre o de superficie convencional; permiten tener un conocimiento detallado del objetivo y elegir el armamento más adecuado para su tratamiento; permiten anticipar el número de bajas posibles que se producirán entre la población civil; permiten poner a salvo la vida del operador y actuar sin temor al fuego enemigo; y permiten calcular el grado de fuerza cinética que debería aplicarse y, llegado el caso, la que debería aplicarse también de resultar necesario un segundo ataque. En este sentido, si una fuerza posee *drones* y con su uso lograría provocar un número hipotético de bajas inferior que utilizando cualquier otro medio, su empleo no sería un derecho sino un deber desde el punto de vista del Derecho internacional humanitario. Ahora bien, la elección no parece del todo sencilla y ambos parámetros –evitación de daños colaterales y ventaja militar anticipada– exigen también conocer cuál era la información pertinente disponible por el comandante y que le fue posible obtener en el momento del ataque, no perdiendo de vista tampoco el impacto del ataque en el curso general de las operaciones<sup>120</sup>. Podría llegar el caso en el que un comandante, por ejemplo, podría necesitar este tipo de medios de «tiro de precisión» no en el momento de un ataque concreto sino en uno posterior en el que las operaciones se desplacen a un entorno urbano. En estos supuestos no debe perderse de vista que si en lugar de uno de los escasos *drones* de los que pudiera poseer, ordenase el empleo de un medio convencional a fin de reservar aquellos para operaciones ulteriores, la proporcionalidad de las bajas que produjese el ataque con medios convencionales debería calibrarse también con las que probablemente logró evitar en un ataque posterior. El dilema de las bajas entre la población civil (daño colateral) y entre las propias fuerzas (protección de la fuerza) es, sin lugar a dudas, el *talón de Aquiles* de cualquier operación de combate y, por ello mismo, donde mejores respuestas ofrece cualquier medio capaz de permitir llevar a cabo «tiros de precisión». Un *drone* permite eso y poner a salvo al operador y evitaría incluso, o permitiría reducir, la presencia de tropas en el terreno. En este sentido, no es que los *drones* sean un simple «multiplicador de la fuerza» o de las «capacidades

---

<sup>120</sup> Instrumento de ratificación de los Protocolos I y II Adicionales a los Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949, relativos a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales y sin carácter internacional, hechos en Ginebra el 8 de junio de 1977 (Boletín Oficial del Estado n.º 177, 26 de julio de 1989): Declaraciones Interpretativas a los arts. 51 a 58, el Gobierno de España «Entiende: que la decisión adoptada por mandos militares y otros con facultad legal para planear o ejecutar ataques que pudieran tener repercusiones sobre personal civil, bienes o similares no puede necesariamente ser tomada más que sobre la base de informaciones pertinentes disponibles en el momento considerado y que ha sido posible obtener a estos efectos.»; y a los arts. 51, 52 y 57: «Entiende que la “ventaja militar” a que hacen referencia tales artículos se refiere a la ventaja que se espera del ataque en su conjunto y no de partes aisladas del mismo.».

operativas», es que de hecho en un futuro no tan lejano podrían ser «la fuerza». En algún lugar se ha dicho, no sin algo de razón, que la opinión pública de los países occidentales está tan sensibilizada con la seguridad de los jóvenes que envían al campo de batalla que casi les consideran «figuras de porcelana que la gente teme vayan a romperse», lo cual lleva –según esta particular forma de razonar– al convencimiento de que «para derrotar al ejército más poderoso del mundo bastaría con algo tan sencillo como provocar bajas entre las clases de tropa.»<sup>121</sup>. Esta afirmación, no obstante, parece ignorar no solo que la ventaja militar es algo protegido por el Derecho internacional humanitario sino, incluso, los fundamentos de transparencia y opinión pública característicos de un Estado democrático. Cuestión de interés resulta ser también los denominados «escudos humanos» y su impacto en la proporcionalidad de un ataque o lo que es lo mismo, la táctica de la «contragestión de objetivos»<sup>122</sup>. A nosotros no nos cabe la menor duda: si se trata de personas civiles que deciden libre y espontáneamente situarse en el interior o en las inmediaciones de un objetivo militar con el propósito de interferir en el curso de las operaciones militares, su conducta constituye un claro ejemplo de participación directa en las hostilidades y, por consiguiente, estas posibles bajas no entrarían en el cómputo de los daños colaterales. Si, por el contrario, se trata de personas civiles que han sido obligadas a colocarse en esa situación de riesgo o si el adversario se aprovecha de la existencia inmediata de un objeto civil para evitar el ataque, ni aquellas ni este pierden la protección humanitaria y pasarían a formar parte del análisis de proporcionalidad.

En fin, como se puede comprobar este es, quizás, uno de los principios más delicados del Derecho internacional humanitario y donde con mayor intensidad se manifiesta la tensión permanente entre el imperativo jurídico, la oportunidad política y la necesidad militar. En cierta ocasión se dijo que «si el Derecho Internacional está en el punto de fuga del Derecho, el Derecho de la Guerra está entonces, con mucha más razón, en el punto de fuga del Derecho Internacional»<sup>123</sup>, y a nosotros nos gustaría terminar esa frase incompleta añá-

---

<sup>121</sup> LIANG, Q & XIANGSUI, W. (1999), *Unrestricted Warfare*, Pekín: PLA Literature and Arts Publishing House, p. 93.

<sup>122</sup> En lengua inglesa se denomina counter-targeting y consiste en la utilización de personas civiles o de objetos civiles como «escudo» protector frente a cualquier ataque. Esta práctica tuvo su epitome contemporáneo durante los inicios de la guerra de Irak (2003-2011) cuando las tropas iraquíes emplazaron equipos y depósitos tácticos en sitios como el hospital central de al-Nasiriya o en un hospital materno-infantil de Bagdad. Véanse más detalles en el informe de Human Rights Watch *Off Target: The Conduct of the War and Civilian Casualties in Iraq*, pp. 72-73: <<http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/usa1203.pdf>> (acceso en enero de 2014).

<sup>123</sup> LAUTERPACHT, H. (1958), «The Problem of the Revision of the Law of War», *British Yearbook of International Law*, vol. 29, Londres, p. 382.

diendo que «si el Derecho de la Guerra está en el punto de fuga del Derecho Internacional, el principio de proporcionalidad está entonces, con mucha más razón, en el punto de fuga del Derecho de la Guerra.».

Tal y como llevamos dicho, el principio de distinción permite saber «qué» objetivos pueden ser atacados y el de proporcionalidad «cuándo» pueden serlo, el siguiente y último que vamos a «operacionalizar» permite saber «cómo» deberían serlo. Estamos hablando del principio de precaución en el ataque, consagrado en los textos escritos en el art. 57 del Protocolo Adicional I de 1977 y de naturaleza indiscutiblemente consuetudinaria<sup>124</sup>. Llegados a este punto sería legítimo dudar en torno a la compatibilidad que pueda existir entre el sentido mismo de precaución y el hecho de la distancia que separa al operador del objetivo que debe atacar. Nosotros vamos a demostrar en las siguientes líneas que precaución y distancia, cuando de *drones* de cualquier género se trata, no solo no resultan términos antagónicos sino que se complementan de tal modo que incluso podría hablarse del deber moral de los Estados de ir incorporando estos medios a sus Fuerzas Armadas. De entrada, sea dicho que la posición legal del operador de un *drone* en poco o casi nada difiere de la de quien maneja o pilota un medio convencional de combate. Aunque el operador esté situado a miles de kilómetros de distancia del lugar del ataque y a distinta franja horaria, las reglas de gestión de objetivos le obligan a él igual que a los demás combatientes. En este sentido, debe tener un cuidado constante de preservar a la población civil, a las personas civiles y a los bienes de carácter civil cuando lleva a cabo sus cometidos de ataque en general<sup>125</sup>; debe 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 y que las disposiciones del resto del Protocolo Adicional I no prohíben atacarlos<sup>126</sup>; debe tomar todas las precauciones factibles en la elección de medios y métodos de ataque para evitar o, al menos, reducir todo lo posible el número de muertos y de heridos que pudieran causar incidentalmente entre la población civil, así como los daños a bienes de carácter civil<sup>127</sup>, debe abstenerse de decidir un ataque cuando sea de prever que causará incidentalmente muertos o heridos en la población civil, daños a bienes de carácter civil, o ambas cosas, que serían excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa prevista<sup>128</sup>; debe suspender o anular un ataque si se

<sup>124</sup> HENCKAERTS, J.M. & DOSWALD-BECK, L. (2005), Customary International Humanitarian Law, op. cit., pp. 58-65.

<sup>125</sup> Art. 57.1 Protocolo Adicional I de 1977.

<sup>126</sup> Art. 57.2.a.i idem.

<sup>127</sup> Art. 57.2.a.ii idem.

<sup>128</sup> Art. 57.2.a iii idem.

advierde que el objetivo no es militar o que goza de protección especial, o que es de prever que el ataque causará incidentalmente muertos o heridos entre la población civil, daños a bienes de carácter civil, o ambas cosas, que serían excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa prevista<sup>129</sup>; debe dar aviso con la debida antelación y por medios eficaces de cualquier ataque que pueda afectar a la población civil, salvo que las circunstancias lo impidan<sup>130</sup>; y cuando se pueda elegir entre varios objetivos militares para obtener una ventaja militar equivalente, debe optar por el objetivo cuyo ataque, según sea de prever, presente menos peligro para las personas civiles y los bienes de carácter civil<sup>131</sup>.

Adviértase, para empezar, la fórmula condicional empleada por quienes redactaron el Protocolo Adicional I: «todo lo que sea factible», «todas las precauciones factibles», «cuando sea de prever», «si se advierde», «que es de prever», «salvo que las circunstancias lo impidan», así como «según sea de prever». Dicho de otro modo, la tecnología y medios avanzados de los que un comandante dispone sirven para determinar si las precauciones que deben adoptarse antes o durante el ataque son «factibles», o las consecuencias de este «sean de prever» o cuándo resulta posible la elección, vistas las circunstancias, de un medio o método alternativo de combate. Por ejemplo, en la tarea de verificar si un objetivo es militar o no, es decir, si las precauciones que se deben adoptar son factibles o no, juegan un papel de vital importancia los medios de inteligencia, reconocimiento y observación. Algunos Estados o alianzas militares poseen sofisticados sistemas de este tipo: ¿deben por esta razón emplearlos necesariamente antes de llevar a cabo cualquier ataque? Nos inclinamos a pensar que no. Determinar si una precaución es «factible» es más un asunto de «sentido común y buena fe», tal y como una voz muy autorizada tiene dicho<sup>132</sup>, que de estricta y absoluta perfección. Quienes planean, deciden y ejecutan un ataque con *drones* deberían tomar todas las precauciones que adoptaría razonablemente, llegado el caso, cualquier otro combatiente en parecidas o idénticas circunstancias. En el proceso seguido para la toma de decisión podrán influir aspectos tales como la intención del comandante, el estado final deseado con el ataque, imperativos jurídicos, políticos y militares en forma de órdenes o directrices, disponibilidad de medios con los que llevar a cabo «tiro de precisión», datos de inteligencia en torno al objetivo que permitan tener «precisión

<sup>129</sup> Art. 57.2.b *idem*.

<sup>130</sup> Art. 57.2.c *idem*.

<sup>131</sup> Art. 57.3 *idem*.

<sup>132</sup> SANDOZ, Y, SWINARSKI, C. & ZIMMERMANN, B. (1987), *Commentary on the Additional Protocols of 8 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949*, *op. cit.*, p. 2.198.

en el tiro», posibles medidas de guerra electrónica aplicadas por el adversario para interferir en los sistemas de comunicación y riesgo que el ataque conlleva para la población civil, los objetos civiles o para las fuerzas propias o aliadas. Ahora bien, también podrán influir en el carácter factible o no de la precaución que deba adoptarse las necesidades futuras de la operación. Sería el caso, por ejemplo, de reservar el uso de *drones* para un momento posterior en que los combates se trasladen a escenarios urbanos, donde los medios capaces de proporcionar «tiro de precisión» serán determinantes en la evitación de daños colaterales. Y por último, no sería nada extravagante entrar en consideraciones económicas. Por decirlo de otra manera: ¿podría el elevado precio de adquisición y mantenimiento de un medio de precisión justificar que no es «factible» su uso en una operación en particular aun a expensas de provocar daños colaterales mucho mayores que si fuera utilizado? La respuesta pasa por un no rotundo. No existe en el Derecho internacional humanitario base alguna para afirmar lo contrario, como tampoco existe una obligación legal de adquirirlos a cualquier trance. Ahora bien, si se poseen, su uso obedece a buena lógica militar y con ello se logra poner a salvo a la población civil y a las propias fuerzas, entonces deberían usarse siempre que, dejando a salvo otras consideraciones operacionales, esto sea factible. Una ventaja que en el ámbito de la precaución «factible» ofrecen los *drones* es la posibilidad de empleo remoto, situándose el operador, el comandante que dirige la operación y el asesor jurídico en una misma sala o centro de operaciones. Ventaja similar solo es posible disfrutarla con estos medios: el operador no padece los inconvenientes y distracciones del fuego enemigo y tanto el comandante como el asesor jurídico están recibiendo información y datos en torno al objetivo en tiempo real o casi real. Algo así hace verdaderamente factible cualquier precaución que el comandante deba adoptar cuando esta consista en obtener consejo legal en torno a la licitud del objetivo –consejo que en este caso consideramos sería un auténtico ejercicio de «asesoramiento jurídico de precisión»<sup>133</sup>. La regla del «sentido común y buena fe» también debería aplicarse en la adopción de todas las

---

<sup>133</sup> La presencia del asesor jurídico operacional está prevista en el art. 82 del Protocolo Adicional I de 1977 y en el Apartado VII de la Instrucción n.º 1/1999, de 12 de marzo, del Asesor Jurídico General de la Defensa sobre organización del asesoramiento jurídico. Debiendo siempre actuar bajo la dirección técnica de la Asesoría Jurídica General de la Defensa, sin la cual no existiría ni unidad de doctrina dentro del Departamento, ni la suficiente objetividad técnica respecto de la cadena de mando como para emitir dictámenes de conformidad con la Ley (art. 11.2 del Real Decreto 454/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Defensa y Apartado Segundo de la Instrucción 138/1998, de 15 de junio, del subsecretario de Defensa, por la que se establecen principios de actuación en relación con el asesoramiento jurídico en el ámbito del Ministerio de Defensa). Dicho sea esto, de ahí el término «operacional», sin perder nunca de vista las necesidades políticas y militares de la operación.

precauciones factibles cuando se eligen los medios y métodos de combate alternativos de cara a minimizar los daños colaterales. En los ataques combinados a base de *drones* y tropas presentes sobre el terreno un aspecto polémico parece ser<sup>134</sup> aquellas medidas que se adoptan para la protección de la fuerza propia o aliada. La incolumidad de las tropas juega aquí, como lo hace también en el principio de proporcionalidad tras el concepto de «ventaja militar», un importante papel a la hora de determinar si una precaución es factible o no. En las operaciones a base exclusivamente de *drones* el dilema gira en torno al valor estratégico y operacional del medio y el valor inapreciable de las vidas humanas: ¿justifica el carácter deshabitado de un *drone* exponerlo a mayor riesgo, aun a sabiendas de que podría ser derribado con facilidad por el fuego enemigo, con objeto de minimizar los daños colaterales que pudieran ocasionarse con el ataque? La respuesta no parece sencilla. Un *drone* que se pierde es un valioso recurso que se ha perdido para operaciones futuras donde probablemente podría haber evitado o minimizado otros tantos daños colaterales. No obstante, el sentido común y la buena fe indican que debería encontrarse un equilibrio entre la necesidad militar y la necesidad humanitaria. La situación se complica en aquellos ataques que sean combinados, un claro ejemplo de ello son las situaciones «TIC/CAS» de las que ya hemos hablado. ¿Hasta qué punto debería un comandante, a la hora de seleccionar un medio de combate, poner en peligro la seguridad y protección de sus propias fuerzas en orden a evitar o minimizar los daños a las personas civiles o bienes de carácter civil? Los *drones*, como medios de precisión que son por naturaleza, permiten al comandante operacional tener una conciencia exacta de la situación de forma tal que si puede saber el número exacto de personas civiles que existen en las inmediaciones de un objetivo concreto, también puede saber, por la misma razón, el número exacto de tropas propias o aliadas que se encuentran en cualquier otro objetivo alternativo. Esa es, por así decirlo, la grandeza y la tragedia de los *drones*. Estos medios permiten seleccionar un sinfín de objetivos por las enormes ventajas que ofrecen para detectarlos, monitorizarlos e identificarlos, con

---

<sup>134</sup> Durante la operación Allied Force llevada a cabo por la OTAN en la extinta República Federal de Yugoslavia en 1999, la necesidad de preservar la vida de los pilotos llevó a emplear la táctica de vuelos a suficiente altitud como para esquivar las defensas antiaéreas serbias. Ahora bien, a mayor altitud menor es la agudeza visual que tiene un piloto para verificar un objetivo y quizás fue esta la causa de incidentes como, entre otros, el ataque por error a una columna de refugiados albaneses o el ataque a la embajada de China en Belgrado. La operación, no obstante, se saldó sin una sola baja por parte de la Alianza Atlántica. Más sobre esto, aunque disintimos parcialmente con los autores, en HUMAN RIGHTS WATCH (2000), “Civilian deaths in the NATO air campaign”, February, disponible en el sitio: <<http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/natbm002.pdf>>. (acceso en enero 2014).

la vista puesta en causar el menor daño colateral posible. Esta ventaja, que en el caso del que posee estos medios su uso «por precaución» se convierte en una obligación legal, también debería ser interpretada dentro de unos límites razonables. Opinamos que tal y como sucede con el resto de las precauciones, únicamente deberían ser tenidos en consideración aquellos objetivos cuyo ataque resulte relevante para el curso de las operaciones y no necesariamente aquel objetivo que siendo un tanto irrelevante lleve consigo, no obstante, el menor riesgo para las personas civiles o los bienes de carácter civil. Por decirlo de otra manera, la regla de la equivalencia en cuanto a la ventaja militar excluye, de entrada, aquellos objetivos insignificantes aun cuando garanticen el menor daño colateral posible, reduciendo el número de objetivos a aquellos que aporten alguna ventaja militar y que, según sea de prever, causarán el menor daño colateral. El cálculo debería incluir también la posible pérdida del *drone* y el riesgo para las tropas propias y aliadas como posible desventaja militar. Evaluadas unas y otras condiciones, la decisión pasará por elegir el objetivo que menos riesgo comporte para las personas o bienes civiles y al mismo tiempo menos riesgo comporte para la integridad del *drone* y de las tropas propias y aliadas. Esta interpretación de lo «factible» desde el punto de vista táctico, incluyente tanto de los daños colaterales como de la seguridad de la fuerza atacante, obedece además a una de las declaraciones interpretativas formuladas por España al momento de ratificar el Protocolo Adicional I de 1977<sup>135</sup>.

En fin, en algún lugar se ha dicho, no sin razón, que el Derecho internacional no exige que no haya bajas en una situación de conflicto armado sino que de haberlas, sea entre las tropas propias o entre la población civil, estas deberían reducirse al máximo<sup>136</sup>, lo cual lleva a la conclusión de que cuanto mayor sea el riesgo para la población civil, mayor debería ser el riesgo exigible a las tropas propias. Una cuestión relevante que podría añadirse a la noción de precaución y distancia del operador es la variable constituida por el grado de autonomía de un *drone* a la hora de detectar, identificar y enfrentar un objetivo por sí solo

---

<sup>135</sup> Instrumento de ratificación de los Protocolos I y II adicionales a los Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949, relativos a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales y sin carácter internacional, hechos en Ginebra el 8 de junio de 1977 (Boletín Oficial del Estado núm. 177, 26 de julio de 1989): El Gobierno de España (...) «Entiende: En relación con los artículos 41, 56, 57, 58, 8 y 86 que la palabra «posible» significa que el asunto a que se refiere es factible o posible en la práctica, teniendo en cuenta todas las circunstancias que concurran en el momento en que se produce el hecho. Incluyendo en las mismas aspectos humanitarios y militares.»

<sup>136</sup> ROGERS, A. P. V. (2006), *Law on the Battlefield*, Manchester: Manchester University Press, MPG Books Group, p. 107.

con poca o nula intervención por parte de un agente humano<sup>137</sup>. Los avances tecnológicos podrían llegar a permitir que un *drone* estuviese programado para detectar objetivos militares como un carro de combate o una pieza de artillería. Si la tecnología fuera capaz de esto podría decirse que el empleo del *drone* cumple con el requisito de la toma de precauciones y, por consiguiente, su uso es legal. Ahora bien, si el estado de la inteligencia artificial no permite, por ahora, mecanizar los procesos cognoscitivos humanos en forma de algoritmos, el uso legal de un *drone* de estas características quedaría reducido a aquellos espacios remotos donde no existan ni personas civiles, ni población civil, ni objetos civiles (desiertos, mar abierto o espacios menos remotos en los que se tenga la certeza de que a ciertas horas no existe riesgo para la población). La autonomía, como la distancia, no excluyen de por sí la legalidad de un *drone* como medio de combate. El hecho determinante aquí consiste en saber si los *drones* autónomos cumplen o no con el requisito de la toma de precauciones antes o durante un ataque a través de sus propios sistemas. Ya hemos visto que en ciertas circunstancias operacionales sí podrían ser utilizados. Ahora bien, la adquisición de este tipo de sistemas de armas debería realizarse llevando a cabo antes el estudio previo de legalidad al que obliga el art. 36 del Protocolo Adicional I de 1977<sup>138</sup>.

## VII. «DRONES» FUERA DE CONTROL: LA CUESTIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR USO INDEBIDO

Sea dicho, de entrada, que en la atribución de responsabilidad por el resultado causado mediante el uso indebido de *drones* es fundamental no perder de vista que solo puede ser afirmada sobre la base de la información de la que disponía y le fue posible obtener al autor del hecho en el momento del ataque. Es así como España interpreta oficialmente, entre otros, el contenido del art.

---

<sup>137</sup> Hablamos de autonomía no en la navegación sino en la gestión de objetivos. ¿Hasta qué punto puede influir en la toma de «todas las precauciones factibles» antes o durante un ataque el hecho de que estemos ante una máquina que actúa autónomamente o ante una que lo hace a través de un operador? ¿Está en mejor situación un robot porque ni siquiera padece los «defectos» o «desventajas» de las que pudiera adolecer un ser humano? ¿Es mejor el razonamiento de un robot que el razonar humano? El mismo debate que se produce entre medios tripulados y no tripulados se reproduce aquí, a su vez, entre los medios no tripulados autónomos y aquellos en los que la toma de decisiones depende de un agente humano.

<sup>138</sup> Art. 36, Protocolo Adicional I de 1977: «Cuando una Alta Parte contratante estudie, desarrolle, adquiera o adopte una nueva arma, o nuevos medios o métodos de guerra, tendrá la obligación de determinar si su empleo, en ciertas condiciones o en todas las circunstancias, estaría prohibido por el presente Protocolo o por cualquier otra norma de derecho internacional aplicable a esa Alta Parte contratante.».

57 del Protocolo Adicional I de 1977 y es así como ya quedó expuesto con ocasión de examinar el principio de proporcionalidad. Lo relevante será saber si los datos de los que disponía quien decidió el ataque eran suficientes o si existieron precauciones adicionales que no fueron tomadas y que, de haber sido tomadas, le hubieran permitido saber si se trataba de un objetivo legítimo, si el ataque era proporcionado en relación a la ventaja militar y si fue llevado a cabo minimizando el posible daño colateral e incidental. Por ejemplo, si el *drone* funcionaba correctamente entonces la responsabilidad se desplaza del fabricante al operador, salvo que existan otras causas concurrentes como la posible existencia de medidas de guerra electrónica o *ciberataques* que interfirieron en los sistemas informáticos. Dicho esto, si existió sin embargo un defecto en el sistema y eso fue lo que llevó a efectuar el ataque, entonces la responsabilidad sería del fabricante. También habría que tener en consideración el posible empleo por parte del adversario de tácticas de perfidia, «escudos humanos» o cualquier otra actividad que interfiriera en el ataque. No parece razonable responsabilizar al operador por errores imputables al sistema en sí, a la acción del adversario o a cualquier otro evento que escapa a su voluntad. Ahora bien, si el operador actuó con negligencia por no haber adoptado todas las precauciones posibles sea por descuido o sea por una creencia errónea y acaba cometiendo un ilícito penal: ¿es responsable de un crimen de guerra? Diríamos que no porque no adoptar todas las precauciones posibles antes o durante un ataque no constituye de por sí un crimen de guerra. El Estatuto de la Corte Penal Internacional, por ejemplo, exige siempre el elemento intencional en la formulación de los crímenes de guerra consistentes en ataques contra la población civil en cuanto tal o contra las personas civiles que no participen directamente en las hostilidades<sup>139</sup>, ataques contra los bienes civiles<sup>140</sup>, ataques contra el personal, instalaciones, material, unidades o vehículos participantes en una misión de mantenimiento de la paz o de asistencia humanitaria de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas<sup>141</sup> o ataques desproporcionados<sup>142</sup>. La intencionalidad presente en todas estas conductas excluye, desde luego, aquellas otras conductas llevadas a cabo con negligencia o por imprudencia. Por lo que se refiere a la responsabilidad de los comandantes, esta se configura del mismo modo que si se tratase de una operación con medios convencionales. Todo comandante o jefe militar es responsable penalmente por los crímenes cometidos por las fuerzas que se encuentren bajo su mando y control o bajo su autoridad y control, según los casos, en razón de no haber ejercido un control apropia-

<sup>139</sup> Art. 8.2.b.i del Estatuto de la Corte Penal Internacional.

<sup>140</sup> Art. 8.2.b.ii ídem.

<sup>141</sup> Art. 8.2.b.iii ídem.

<sup>142</sup> Art. 8.2.b.iv ídem.

do sobre estas cuando sabía o hubiere debido saber que estaban cometiendo crímenes de guerra y no hubiese adoptado todas las medidas razonables para evitar su comisión<sup>143</sup>. Tal y como llevamos dicho, si la simple negligencia o imprudencia presente en la posible no adopción por el operador de un *drone* de todas las precauciones posibles antes de un ataque no es un crimen de guerra, entonces del mismo modo la responsabilidad del jefe militar quedaría excluida en el presente supuesto ya que el Estatuto de la Corte Penal Internacional exige, como premisa de la responsabilidad del mando, que sus subordinados estuviesen cometiendo o se propusiesen cometer crímenes de guerra<sup>144</sup>. En todo caso, ante la falta de precaución suficiente antes de un ataque y por las posibles repercusiones que sus consecuencias puedan tener en otros órdenes, la responsabilidad tanto del comandante como del operador debería exigirse conforme a las leyes penales y disciplinarias internas. En el presente supuesto lo relevante sería saber si el comandante sabía o debía haber sabido que el medio o la táctica empleados impedirían tomar todas las precauciones factibles antes del ataque.

Por otro lado, en situaciones de conflicto armado internacional no existe responsabilidad por daños, ni deber de resarcimiento hacia la víctima, por todas aquellas acciones legítimas llevadas a cabo por las Fuerzas Armadas de una de las partes con resultado de muerte, lesiones o daños a la propiedad<sup>145</sup>. No obstante, la responsabilidad de indemnizar a la víctima por daños ilícitos está prevista en el art. 3 de la Convención IV de La Haya de 1907 relativa a las Leyes y Costumbres de la Guerra Terrestre, basándose en infracción del Reglamento que figura como anexo a la misma y aparece también de igual modo en el art. 91 del Protocolo Adicional I de 1977. Este último precepto hace referencia expresa a cualquier infracción que sea contraria a cualquiera de las Convenciones de 1949 o al Protocolo. En otras palabras, este tipo de responsabilidad sería exigible en la cuestión de la toma de todas las precauciones factibles en la gestión de objetivos. Por consiguiente, podría decirse que si la omisión del deber de tomar todas las precauciones posibles antes de un ataque

---

<sup>143</sup> Art. 87 del Protocolo Adicional I de 1977 y art. 28 del Estatuto de la Corte Penal Internacional.

<sup>144</sup> Es lo que en la jurisprudencia internacional se conoce como la *underlying offence* o crimen subyacente, sin el cual no cabe hablar de la responsabilidad del mando (sentencias del Tribunal Penal para la Antigua Yugoslavia en los asuntos *Pavle Strugar* IT-01-42-T, 31 de enero de 2005, párrafo 373; *Oric* IT-03-68-T, 30 de junio de 2006, párrafo 577). Más sobre esto en METTRAUX, G. (2009), *The Law of Command Responsibility*, Oxford: Oxford University Press, pp. 79-80.

<sup>145</sup> El art. 43.2 del Protocolo Adicional I de 1977 establece que los miembros de las Fuerzas Armadas son combatientes, es decir, tienen derecho a participar directamente en las hostilidades; y el art. 44.5 que no podrán ser castigados a consecuencia de sus actividades anteriores cuando caigan en poder de la parte adversa.

con *drones* provoca incidentalmente muertos o heridos en la población civil, daños a bienes de carácter civil, o ambas cosas, que sean excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa prevista (conducta contraria al art. 57 del Protocolo), esto daría lugar a responsabilidad por los daños causados y, en última instancia, al deber de resarcimiento en favor de la víctima. No basta una simple infracción a lo dispuesto en el Protocolo, es necesario que el daño sea evidente, cuantificable y que sea imposible la restitución mediante entrega de bien u objeto equivalente<sup>146</sup>. Dicho esto, si el daño es imputable al funcionamiento defectuoso del *drone* o de cualquiera de sus sistemas, la responsabilidad se centrará en el fabricante<sup>147</sup>. Por su parte, el personal militar responsable de una negligencia en el ejercicio de sus cometidos quedaría sometido a sus propias leyes disciplinarias y el personal civil a los términos del contrato o de la relación que le vincula con las Fuerzas Armadas. Si la conducta fuese de tan poca entidad que no puede hablarse de una infracción contraria a los deberes u obligaciones legales, entonces no existiría ni responsabilidad, ni por consiguiente deber de resarcimiento<sup>148</sup>. Como podemos comprobar, el régimen de responsabilidad en las operaciones con *drones* queda garantizado. El hecho de que el operador se encuentre a miles de kilómetros de distancia de la zona de ataque no impide identificar a quienes pudiesen ser responsables por un mal funcionamiento, negligencias profesionales, ataques constitutivos de crímenes de guerra, etc. El art. 91 del Protocolo Adicional I de 1977 establece los casos en que existe responsabilidad y deber de resarcimiento. Los Estados pueden reservarse, además, el abono de cantidades graciables siempre por razones humanitarias o de otra índole. Quizás la cuestión de la responsabilidad por daños no gire tanto en torno a la distancia en el espacio como al grado de autonomía del *drone*. ¿Quién sería responsable del ataque espontáneo llevado a cabo contra personas civiles u objetos civiles por parte de un *drone* autónomo?

<sup>146</sup> BOTHE, M., PARTSCH, K. & SOLF, W. (1982), *New Rules for Victims of Armed Conflicts: Commentary on the Two 1977 Protocols Additional to the Geneva Conventions of 1949*, op. cit., pp. 1.055 y ss.

<sup>147</sup> Aunque esto es más que discutible en España. Por ejemplo, una vez expedido el correspondiente certificado de aeronavegabilidad por las autoridades aéreas pertinentes, de conformidad con el Real Decreto 2218/2004, de 26 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa: ¿quién es responsable por los defectos estructurales de la aeronave?, ¿el diseñador o el fabricante del *drone*?, ¿la autoridad aérea que ha emitido la certificación? Se trataría en todo caso de una reclamación civil a formular ante los juzgados y tribunales españoles de acuerdo con nuestro Derecho interno.

<sup>148</sup> En este caso nada obsta, tampoco, a que se le concediese una indemnización graciable a la víctima del daño por razones humanitarias. En 1999 los Estados Unidos de América, cuyos efectivos actuaban en una misión de la OTAN, compensaron graciamente a las víctimas del bombardeo accidental de la embajada de China en Belgrado a través de lo que llamaron un voluntary humanitarian payment. Más sobre esto en el sitio: <<http://congressionalresearch.com/RS20547/document.php>> (acceso en febrero de 2014).

Estaríamos ante una infracción contraria al art. 57 del Protocolo Adicional I y, a simple vista, sería de aplicación lo dispuesto en el art. 91. Este tipo de ingenios «autónomos» está dotado de suficiente inteligencia artificial como para llevar a cabo misiones de ataque sin más intervención humana que supervisar las maniobras de despegue y aterrizaje. ¿A quién podría imputarse el ataque por «error»? ¿al diseñador o fabricante?, ¿al operador?, ¿al comandante que ordenó utilizar el *drone*? Encontrar una respuesta no parece tarea fácil. Si los sistemas fueron diseñados para llevar a cabo ataques contra personas u objetos protegidos por el Derecho internacional humanitario o estos adolecieron de algún defecto, entonces la responsabilidad se centraría en el diseñador o fabricante, aunque también esto sería discutible<sup>149</sup>. Si el ataque fue debido a no haber tomado todas las precauciones factibles antes del ataque, entonces la responsabilidad sería del operador o del comandante (por ejemplo, utilizarlo en circunstancias contrarias a las establecidas mediante órdenes expresas a través de las correspondientes Reglas de Enfrentamiento, orden de tareas aéreas, etc.) de acuerdo con el art. 91 del Protocolo. Cualquiera que fuera la causa, todo apunta a que la posible utilización incorrecta de un *drone* autónomo y la subsiguiente responsabilidad por crímenes de guerra, por daños susceptibles de indemnización o de carácter disciplinario o laboral debería sustanciarse del mismo modo que se sustancia con medios convencionales. El hecho de que un *drone* actúe con autonomía no excluye la responsabilidad de quienes lo diseñan, fabrican, adquieren o emplean en operaciones. Hasta la fecha, por ahora, no existe un régimen jurídico especial aplicable en materia de robótica militar autónoma. A mayor abundamiento, la intervención humana en este tipo de invenciones parece estar centrada más en quienes los conciben que en quienes los usan. Por esta razón, no sería descartable que a medida que avanza la inteligencia artificial el dilema de la responsabilidad derivada de los daños producidos por estos ingenios vaya trasladándose del nivel del usuario, es decir, los comandantes y los operadores, al nivel de los ingenieros que los diseñan y de las autoridades que los certifican.

---

<sup>149</sup> El examen de legalidad previsto por el art. 36 del Protocolo Adicional I de 1977, del que ya hemos hablado, añade un actor más al asunto de la responsabilidad del fabricante o diseñador. En este caso, es el Estado el que dictamina que un medio de combate no está prohibido ni por el Protocolo, ni por cualquier otra norma de Derecho internacional aplicable. Una vez llevado a cabo y comprobado que un *drone* autónomo no vulnera la legalidad: ¿a quién podría imputarse un ataque contrario al Derecho internacional humanitario?, ¿al diseñador o fabricante?, ¿a la autoridad nacional española que llevó a cabo el examen de legalidad?

## VIII. PIONEROS DE UNA NUEVA FRONTERA: DECÁLOGO DEL OPERADOR DUO

Un trabajo de investigación como el presente, de Derecho operacional y sobre *drones*, no podía olvidarse de los hombres y mujeres que hacen que esto sea una realidad en España. Para estos pioneros de una nueva frontera en la evolución de las operaciones militares y como cuadro resumen a cuanto hemos expuesto en la gestión de objetivos, a continuación les ofrecemos diez consejos prácticos a modo de decálogo en torno a la función vital que están llamados a desempeñar. A fin de cuentas, «operacionalizar» el Derecho también es traducir la abstracción de las normas a reglas tangibles y concretas:

I.- Todo servicio con *drones* se hará con igual exactitud, sea en tiempo de paz o de conflicto armado, siguiendo fielmente cuantas consignas y órdenes generales o particulares, escritas o verbales, hayan sido dictadas al efecto.

II.- Toda misión de inteligencia, reconocimiento y observación se hará, siempre que esto sea posible, con escrupuloso respeto a las costumbres de la población civil y a la intimidad de las personas civiles, procurando interferir lo menos posible en el normal desarrollo de su vida diaria.

III.- Toda misión de ataque se dirigirá, previa verificación con la información de la que se disponga, exclusivamente contra objetivos militares o contra las personas civiles que se encuentren participando directamente en las hostilidades.

IV.- El operador DUO velará para que en toda misión de ataque con *drones* exista un equilibrio entre el riesgo para las personas civiles y los objetos civiles frente a la ventaja militar que se espera obtener con el ataque.

V.- El operador DUO tendrá especial cuidado en todo momento para preservar de los ataques con *drones* a la población civil, a las personas civiles y a los bienes de carácter civil.

VI.- El operador DUO hará todo lo que sea factible para verificar que los objetivos que se proyecta atacar con *drones* son objetivos militares legales de conformidad con el Derecho internacional y con las órdenes particulares dictadas para la operación.

VII.- El operador DUO tomará todas las precauciones factibles en la elección del armamento y de los métodos de ataque para evitar o, al menos, reducir todo lo posible el número de muertos y de heridos que pudiera causar.

VIII.- El operador DUO deberá suspender o anular un ataque con *drones* cuando sea de prever que causará incidentalmente daños a la población civil, a personas civiles o a los bienes de carácter civil excesivos en relación con la ventaja militar concreta y prevista.

IX.- El operador DUO pondrá en conocimiento de las autoridades la comisión de cuantos crímenes de guerra, delitos y faltas de disciplina pueda presenciarse con ocasión de la misión.

X.- En el curso de las operaciones con *drones*, el operador DUO ajustará en todo momento su conducta a lo dispuesto en las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas, en las leyes españolas y en los acuerdos internacionales de los que España sea parte.