



Materia: **TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

Tema:

Defensa Aeroespacial

Título:

La implicancia estratégica de las zonas de no vuelo en el nivel operacional.

Autor: Mayor Horacio L. SCOTTO

Profesor: Lic. María Cristina ALONSO

Año 2015

Título: La implicancia estratégica de las zonas de no vuelo en el nivel operacional

RESUMEN:

El mundo actual es un sistema complejo, donde los conflictos se encuentran inmersos en escenarios con características dinámicas y variables, que afectan directamente en el ambiente operacional y en los actores que interactúan en él.

Los Jefes de Estados como los Comandantes de un Teatro de operaciones no son ajenos a ello y con motivo de minimizar los riesgos en la toma de decisiones surgen nuevas herramientas, como las Zonas de No Vuelo, a razón de utilizar eficientemente al poder aéreo para limitar la libertad de acción del oponente.

El presente trabajo estudia la implicancia del empleo de estas zonas de exclusión a nivel operacional, realizando un análisis de los escenarios donde se aplicaron, las ventajas y desventajas obtenidas tanto en el ámbito internacional, regional como local.

De igual forma se analizó el marco legal nacional e internacional en el que se encuadra la aplicación de esta herramienta.

Se corroboró la hipótesis de que el empleo de una zona de exclusión de vuelo influirá en el teatro de operaciones mejorando las condiciones y libertad de acción del Comandante a la hora de dar solución a una situación de conflicto o de ofrecer seguridad oportunamente con mínimo riesgo de bajas propias.

No obstante se concluyó que el costo de su uso se encuentra directamente relacionado con los efectos a producir, los objetivos a proteger, el tiempo de aplicación y la superficie a cubrir.

Se considera completando este desarrollo que la usanza de este instrumento en la región tuvo un resultado efectivo en materia de seguridad, percibiendo la necesidad de contar con una ley que apoye y fortalezca esta medida.

Palabras claves: Conflictos – Zonas de Exclusión – Nivel Operacional- Riesgos

ÍNDICE:

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	5
Escenarios donde se aplicaron las Zonas de Exclusión de Vuelo.	5
Irak: Operación Proveer Bienestar, Observar al Norte y Observar al Sur.	5
Bosnia: Operación Vuelo Denegado	8
Libia: Operación Odisea del Amanecer y Protector Unificado.....	9
Implicancias a Nivel Político y Operacional de su aplicación.....	11
CAPITULO II.....	18
Bases Legales de las Zonas de Exclusión de Vuelo.....	18
Operaciones	20
Costos.....	23
Aplicación de las zonas de exclusión en la Región.....	24
Zonas de Exclusión de Vuelo en Argentina	27
CONCLUSIONES:	30
BIBLIOGRAFÍA:	32
ANEXO 1	35
ANEXO 2	36

INTRODUCCIÓN

Los conflictos actuales poseen nuevas formas de hacer la guerra, cuyas características presentan novedosos escenarios donde los actores estatales, no estatales, medios de comunicación, grupos armados o terroristas, organismos no gubernamentales (ONGs), población civil, entre otros. Interactúan permanentemente generando un ambiente operacional cada vez más complejo, dinámico y variable.

Con motivos de minimizar los riesgos que estas nuevas amenazas presentan en los conflictos modernos, se ha utilizado al poder aéreo como herramienta para limitar la libertad de acción del oponente.

Las No Fly Zone (NFZ) del inglés, permiten establecer una división del aeroespacio donde el componente aéreo realiza un control absoluto de la totalidad del tránsito aéreo militar y no militar, a modo de brindar protección a las fuerzas propias como a las personas civiles involucradas en el conflicto.

Desde el fin de la guerra fría en 1989, las Zonas de Exclusión de Vuelo han comenzado a parecer en los planes de los políticos para resolver ciertos problemas de estados. El uso del poder aéreo para la guerra o el transporte de un gobierno dentro de su propio país, es una de las herramientas más utilizadas para la libertad de acción en el traslado y recambio de tropas implicando un bajo riesgo de pérdidas humanas.

En la revista *Air & Space Power*, el artículo “la guerra Aérea en Libia” del Mayor Jason R. Greenleaf 2013, hace referencia a las lecciones aprendidas e implicaciones del poder aéreo en cuanto a la implementación de las No Fly Zone, por otra parte Timothy P. McIlmail de Loyola Marymount University and Loyola Law School 1994 expresa la necesidad de la imposición y ejecución del régimen de exclusión aérea sobre Bosnia e Iraq, por medio de una Autorización del Consejo de Seguridad de la Organización de Naciones Unidas (ONU).

Publicaciones como el de *No-Fly Zones: The position and Enforcement of Air Exclusion Regimes over Bosnia and Iraq* de 1994 o *No-Fly Zones: Strategic, Operational, and Legal Considerations for Congress* de Jeremiah Gertler 2013 y otros, hacen referencia a lo ocurrido en las campañas aéreas de Libia, Kosovo, Siria y otros conflictos actuales donde se puede evidenciar los efectos que producen el

empleo del poder aéreo en los teatros complejos actuales y la del Congressional Researct Service, en su artículo de la Operation Odyssey Down (Libia) de 2012 que trata sobre el esfuerzo en cuanto a salidas de aeronaves y empleo de medios, lo que permite evidenciar una aproximación en relación al costo económico que su implementación implica.

En la actualidad algunos autores han escrito sobre el marco legal en que se encuadran la implementación de las NFZ, entre los que se destacan Michael N. Schmitt, quien escribe Alas sobre Libia: Las NFZ en la perspectiva Legal, en The Yale Journal of International Law Online 2012, Karl P. Mueller 2013 quien redacta un artículo en RAND Corporation, sobre las opciones estratégicas en el empleo de las NFZ, manuales de doctrina de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América (USAF) como Joint Publication 3-52, Joint Airspace Control de noviembre de 2012, expresando las distintas estructuras que toman estos espacios aéreos y las actividades que se pueden desarrollar dentro de ellas.

Otro punto relevante son las Reglas de Empeñamiento (ROE) a aplicar, dentro de la zona de control, las cuales deben responder a la legislación nacional e internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de los Derechos Humanos (DDHH).

En nuestro país, dentro del ámbito civil, sólo se encuentra documentado las zonas prohibidas de vuelo en lugares característicos del territorio como por ejemplo el sobrevuelo de centrales hidroeléctricas, zona portuaria, casa rosada, etc.

En la parte militar se puede encontrar publicaciones recientes en la doctrina del recién creado Comando Aeroespacial en cuanto a las dimensiones y limitaciones de estos espacios aéreos denominadas Áreas de Interceptación (ADI), donde se establecen los procedimientos establecidos por la OACI 2010, documentación esta que se encuentra en revisión por el mencionado Comando.

El presente trabajo propone aportar a la disciplina una herramienta a disposición del Comandante Operacional para el empleo del poder aéreo en escenarios de características complejas.

Para ello se analizarán los conflictos de la Primera Guerra del Golfo (Irak), Libia, Bosnia y otros en cuanto a la aplicación de las NFZ y sus implicancias a nivel

operacional con intención de obtener un elemento más de consideración para el proseo de toma de decisiones.

Es oportuno resaltar que en las Zonas de Exclusión de Vuelo operan medios del nivel táctico, cuyo accionar inciden en el nivel operacional y estratégico. No obstante solo se hará foco en las bondades de su aplicación en el nivel operacional en cuanto a la vinculación con el marco legal internacional y legislativo nacional, con el objeto de incrementar el grado de interoperabilidad en las operaciones de defensa aeroespacial.

Dejando de lado algunos aspectos de carácter específicos como los elementos de coordinación entre los distintos niveles de la conducción, las legislaciones específicas de los países de la región y las actividades tácticas que se desarrollan dentro de las NFZ, siendo temas que exceden los límites de este trabajo.

Para abordar la temática planteada, se propone el siguiente interrogante ¿Cuáles son las implicancias a tener en cuenta para la aplicación de una Zona de no Vuelo y las consecuencias que ello implica a nivel operacional?

Se esboza como objetivo general determinar cómo influye en el nivel operacional, la implementación de una Zona de Exclusión de Vuelo y como objetivos particulares, identificar los escenarios donde se aplicaron las zonas de exclusión de vuelo y las implicancias políticas de su empleo; determinar las consecuencias de su aplicación a nivel operacional y en el marco de la normativa internacional; estudiar las ventajas y desventajas de su utilización en el marco regional como nacional.

El desarrollo de los objetivos planteados nos permite obtener una conclusión que confirmará la veracidad o no de la siguiente hipótesis, las implicaciones a tener en cuenta al implementar una zona de exclusión de vuelo influirán en el teatro de operaciones, mejorando sus condiciones y libertad de acción del Comandante.

Para afrontar el tema se utiliza una metodología de estudio cualitativa descriptiva en base al análisis de fuentes primarias y secundarias, revistas especializadas que den cuenta del tema, doctrinas tanto de Argentina como de otros países, páginas web. y otros recursos como ser seminarios desarrollados en el transcurso del Curso Superior de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina y las

clases de Derecho Internacional de los Conflictos Armados (DICA) durante el Curso de Estado Mayor y Planeamiento Conjunto (CEMPC).

Se estructura el trabajo en dos capítulos. En el primer capítulo analiza los diferentes escenarios donde se aplicaron las Zonas de No Vuelo y las implicancias que estas tuvieron a nivel político como operacional y en el segundo se indaga en las ventajas y desventajas de su aplicación en el ámbito regional, nacional y sus respectivas implicaciones.

CAPITULO I

Escenarios donde se aplicaron las Zonas de Exclusión de Vuelo.

A partir de la última década del Siglo XX, específicamente desde la caída del Muro de Berlín en 1989 que puso fin a la Guerra Fría, el nivel político internacional se ha inclinado por la resolución de los conflictos con la menor cantidad de bajas propias y daños colaterales posibles. En consecuencia el Nivel Operacional comenzó a utilizar al poder aéreo como elemento principal de empleo en la solución de los conflictos armados actuales con bajo porcentaje de pérdidas humanas y daños colaterales.

Bajo este concepto de empleo el Comandante de un Teatro de Operaciones (CTO) debe obstaculizar el empleo del poder aéreo del oponente a fin de proteger las fuerzas de superficie bajo su mando.

Para lograr ese efecto es necesario obtener la Superioridad Aérea dentro del TO o de una zona en particular donde se desee operar con total libertad de acción.

Una de las maneras de materializar ese objetivo es mediante la determinación y declaración de una NFZ. Esta herramienta ha tomado protagonismo tanto a nivel operacional como político, debido a que permite controlar y limitar las acciones del oponente a que utilice sus medios aéreos o de superficie para realizar acciones ofensivas, movilizarse o, menos aún, actuar sobre la población.

A continuación se describen algunos acontecimientos históricos donde se puede identificar el empleo de las NFZ dentro de un TO en conflictos modernos, entre ellos podemos mencionar a:

Irak: Operación Proveer Bienestar, Observar al Norte y Observar al Sur.¹

La guerra del Golfo Pérsico (2 de agosto de 1990 - 28 de febrero de 1991), fue una contienda que se llevó a cabo por una fuerza de coalición compuesta por 34 países autorizada por Naciones Unidas y liderada por Estados Unidos, contra la República de Irak en respuesta a la invasión y anexión iraquí del Estado de Kuwait.

¹Mueller, Karl P; *Denying Flight Strategic Options for Employing No-Fly Zones*; RAND Corporation; Operations Provide Comfort, Northern Watch, and Southern Watch; United States; 2013. Pag 3

En este conflicto el empleo del poder aéreo fue determinante en la obtención de la superioridad aérea y la disminución del instrumento militar terrestre iraquí, brindando la libertad de acción necesaria para actuar con los medio terrestre contra las tropas de Irak con un riesgo prácticamente nulo.

En esa oportunidad se experimentó de manera improvisada la implementación de una zona de negación de vuelo cuando el Comandante de la Coalición General Norman Schwarzkopf expuso los términos de alto el fuego estableciendo el punto final a la operación Tormenta del Desierto.

Por ese entonces el Comandante de la coalición se encontró en una situación de desconcierto al no poseer ordenes claras ni orientaciones de Washington, por lo tanto encontró una posible solución en la implementación de una NFZ, donde los aviones de combate de superioridad aérea iraquí en la región debían quedar amarrados al suelo sin posibilidad de operar bajo ninguna circunstancia.

No obstante, esta medida de negación del uso del espacio aéreo sobre Kuwait no incluía las aeronaves de alas rotativas del ejército iraquí, debido a que estos serían necesarios para el redespliegue de las tropas de Kuwait y las del sur de Irak.

Esta medida fue utilizada de manera favorable por los iraquíes, quienes utilizaron helicópteros artillados para apoyar al ejército a controlar los levantamientos de los Chiítas del sur de Irak contra el régimen de Sadam Hussein.

Esta pronto fue reemplazada por dos NFZ, una al norte y otra al sur de Irak. La del norte se estableció a partir del paralelo 36°N con el fin de proteger los Kurdos iraquíes del ataque del régimen, denominada Operations Provide Comfort (Operación Proveer Bienestar- la cual también incluía suministrar ayuda humanitaria a los habitantes Kurdos), luego pasó a nombrarse Operation Northern Watch (ONW)².

En ella se prohibieron los vuelos de aeronaves de alas fijas y helicópteros, operando con aviones de Estados Unidos de América (EUA), Reino Unido (UK) y

² Ibidem. Pag 3

Turquía, quienes trabajaron desde la Base Aérea Turca de Incirlik realizando más de 75.000 salidas de combate entre 1991 y 2003³.

De igual forma al sur del paralelo 32°N se crea la NFZ denominada Operations Southern Watch (OSW), la misma se instaló en junio de 1992 y en 1996 se amplió hasta el paralelo 33°N. En esta zona se prohibió el vuelo de aeronaves de alas fijas y helicópteros al igual que en la ONW con el fin de proteger a la población chiíta del sur de Irak, víctimas de ataques del régimen de Bagdad⁴.

En ella operaron aviones de EUA, UK, Francia y Arabia Saudita, los cuales procedían principalmente de bases Saudíes, otros Estados del Golfo y de portaviones establecidos en el Golfo, realizando unas 150.000 salidas de combate.

En esta oportunidad las NFZ no pudieron proteger a los opositores del régimen de Saddam en el sur de Irak, debido a que estos estaban mal equipados, razón por la cual les impidió defenderse del régimen de supresión.

Por su parte las Fuerzas iraquíes desafiaban con frecuencia ambas NFZ cuyos resultados fueron el derribo de un pequeño número de aeronaves de la Fuerza Aérea Iraquí por aviones de la coalición.

De igual forma, algunas aeronaves aliadas que realizaban patrullas fueron víctimas de la iluminación y disparos sin efectividad de los Sistemas de Defensa Aéreo Iraquí (IADS), por lo que se tomaron severas represalias sobre ellas hasta el punto en que fueron mutiladas por completo antes de dar inicio a la Operación Libertad Iraquí (Operation Iraqi Freedom) que comenzó en abril de 2003.

Si bien los iraquíes no lograron derribar alguna aeronave de la coalición, esta tuvo que lamentar la pérdida de un pequeño número de aviones no tripulados Predator y un accidente de fratricidio, donde dos aeronaves F-15 derribaron por error a dos helicópteros estadounidenses en 1994.

³ Ibid. Pag 4

⁴ Ibid. Pag 5

Bosnia: Operación Vuelo Denegado⁵

Otro de los casos históricos donde se utilizó esta moderna herramienta de las NFZ fue en la Operation Deny Flight (Operación Vuelo Denegado), la cual se desarrolló por medio de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) sobre Bosnia Herzegovina durante la guerra civil en la antigua Yugoslavia.

Esta operación comenzó en octubre de 1992 con el nombre de Operación Monitoreo del Cielo (Operation Sky Mónitor) dando respuesta a la resolución N° 782 emitida por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (UNSCR), donde se estableció la prohibición de los vuelos militares sobre Bosnia pidiendo a los Estados miembros la adhesión al control del espacio aéreo mediante la creación de una NFZ.

En abril del año siguiente otra resolución de UNSCR N° 816, extendió la prohibición a todos los vuelos de aeronaves tanto para alas fijas como rotativas, militares y civiles sobre Bosnia⁶.

Esta operación se comandó desde el Centro de operaciones aéreas militares combinadas de la OTAN en Vicenza (Italia) cuyos elementos operaban desde bases aéreas militares italianas y francesas o desde portaaviones en altamar.

El mandato tuvo la particularidad que las acciones llevadas a cabo traspasaron las actividades de control de las NFZ, incluyendo en junio de 1993 el Apoyo Aéreo Cercano (CAS), para asegurar la protección de las fuerzas de mantenimiento de paz de la ONU desplegadas en Bosnia y más tarde en Croacia, a fin de brindar protección a las poblaciones establecidas por Naciones Unidas como áreas de seguridad.

Se realizaron más de 50.000 salidas de patrulla aérea de combate (PAC) y CAS sumado a un número similar a salidas de entrenamiento con muy pocas pausas entre estas.

A finales de agosto de 1995 las NFZ fueron suplantadas por una campaña aérea denominada Operación Fuerza Liberadora (Operation Deliberate Force) contra el Ejército Serbiobosnio luego que invadiesen las ciudades de Srebrenica y Zepa

⁵ Muller, Karl P.; *op. cit.* "Denying Flight Strategic Options for Employing No-Fly Zones". Pag 3

⁶ Ibidem. Pag 3

consideradas zonas seguras por la ONU. En ella se realizaron por lo menos diez operaciones ofensivas de ataques autorizados por la OTAN – UN donde operaron aeronaves de diferentes nacionalidades como de EUA, UK, Francia, España y Holanda⁷.

En esta oportunidad las fuerzas aliadas de la OTAN tuvieron que lamentar el derribo de dos aeronaves F-16 en toda la campaña y otras dos aeronaves producto de un accidente fuera de combate, en todos los casos sus tripulantes fueron rescatados. Por otro lado aviones F-16 de la USAF consiguieron el derribo de cuatro aeronaves de ataque ligero Serbiobosnios en combate Aire – Aire.

Libia: Operación Odisea del Amanecer y Protector Unificado⁸

“Para bien o para mal, el dominio del aire es hoy en día la expresión suprema del poder militar, y aunque las armadas y los ejércitos, son vitales e importantes deben aceptar un rango subordinado”

Winston Churchill, 1949

Esta cita revela la importancia del Poder Aéreo, a pesar de que en esta campaña no se lograron los objetivos sino que además se puso en duda dicha capacidad.

En el año 2010 comenzaron una serie de revueltas en Medio Oriente denominada Primavera Árabe, donde en Libia un grupo de rebeldes se levantaron en armas contra el régimen de Muamar Gadaffi, caracterizado por la violencia y la miseria, desatando una guerra civil que provocó la captura y muerte del Dictador el 23 de octubre de 2011 luego de 40 años en el poder.

Esta revuelta contó con el apoyo internacional dictado por ONU en su resolución 1973 del Consejo de Seguridad, autorizando operaciones aéreas de Francia y del Reino Unido con el consentimiento de la Liga Árabe.

⁷ Ibid. Pag. 4

⁸ Greenleaf, Jason R. Mayor, USAF, “La Guerra Aérea en Libia”, revista AIR & SPACE POWER JOURNAL en ESPAÑOL, Fuerza Aérea de los Estados Unidos; Vol. 25, Nro. 3, Estados Unidos de América; Tercer Trimestre 2013. Pag. 5

Aplicando el principio de Protección, la Unión Europea apoyó a quienes le aseguraban mantener el flujo de petróleo y gas, mientras que Estados Unidos de América se mantuvo cauteloso por las experiencias de Irak y Afganistán.

Es por este motivo que Estados Unidos comenzó con la Operación Odisea del Amanecer el 19 de marzo de 2011, donde realizó 2.000 empleos de aviones de combate para obtener una supremacía aérea en la zona, para posteriormente entregarle el mando a la OTAN.

Esta se hace cargo el 23 de marzo de 2011 llevando a cabo la Operación Protector Unificado, la cual fue la primera operación aérea importante de la OTAN posterior a la de los Balcanes en 1999⁹. Esta posee la particularidad de que los Estados Unidos de América (EUA) aceptaban subordinarse al mando europeo, dando apoyo a las operaciones de combate con aviones de transporte, reabastecimiento de combustible, comando y control en vuelo como de reconocimiento.

Bajo la bandera de la OTAN los países aliados y otros, llevaron a cabo una intervención militar de siete meses, basándose casi exclusivamente en el empleo del poder aéreo, cuya sede de comando se encontraba en Europa y en los buques de guerra desplegados en el Mediterráneo.

Esta campaña aérea tuvo un notable éxito en cuanto a la consecución de resultados militares favorables, obteniendo el poder operacional deseado a bajo costo. Permitiendo la supervivencia de los rebeldes libios quienes, con ayuda sustancial externa, atacaron y derrotaron las fuerzas del régimen de Gadafi de manera efectiva.

En esta campaña se determinó una NFZ para el control del tránsito aéreo sobre Libia, que presentó un costo elevado a la OTAN, debido a la distancia existente entre las bases de asiento de las aeronaves y las áreas de aplicación de estas.

Las zonas de no vuelo que se conformaron en este escenario fueron de carácter tradicional con sus respectivos esfuerzos de Control Aéreo de Patrulla (CAP) para

⁹ Mayor Jason R. Greenleaf, USAF, *op. cit.*; *Laguerra Aérea en Libia*, Air & Space Power, 2013. Pag 9

actuar de manera comprensiva y preemtivamente en la destrucción del poder aéreo de Libia.

De igual forma se realizó un esfuerzo significativo para afectar las defensas antiaéreas en los primeros días de la campaña, realizando cientos de salidas aire-tierra y el empleo de misiles cruceros de largo alcance sobre los campos de aviación, sistemas misiles tierra-aire (SAM), radares y otros objetivos de interés.

Es de destacar que estas zonas de exclusión no se emplearon de manera aisladas, sino que se combinaron con otras tareas como la protección de la población civil, lo que dificultó los ataques aéreos sobre las tropas terrestres del régimen libio e instalaciones militares.

En esta oportunidad las NFZ empleadas en Libia formaron parte del éxito de una operación militar pero estuvieron lejos de ser la herramienta más importante, es decir que el asociar el éxito de una campaña con el empleo de una Zona de Exclusión Aérea es similar a asociar la derrota alemana de la II Guerra Mundial (IIGM) a un efectivo bloqueo naval¹⁰.

De lo analizado se puede observar una evolución en el tiempo en la aplicación de estas área de no vuelo, donde en principio solo se utilizaban para negar el vuelo de aeronaves por un sector u otro, luego se le agregó la protección de los elementos terrestres y por último se implementaron para brindar seguridad no solo a las tropas dentro de ellas sino también a la población civil involucrada en el conflicto.

Ello dificulta exponencialmente el cumplimiento de la misión, debido a que la población civil no se le puede brindar protección solo desde el aire. De igual manera se observa que el empleo de estas NFZ brinda la seguridad necesaria desde la tercera dimensión, pero se debe poseer un nivel de coordinación elevado, debido al riesgo de fratricidio que existe dentro de ellas.

Implicancias a Nivel Político y Operacional de su aplicación.

El mundo actual transita por situaciones de crisis donde la velocidad de cambio que impone el sistema global incrementa la incertidumbre, dificulta el análisis de la situación y aumenta considerablemente el riesgo en la toma de decisiones.

¹⁰ Muller, Karl P.; op. cit. "Denying Flight Strategic Options for Employing No-Fly Zones". Pag 6

Esta problemática se traslada a los conflictos actuales donde se caracterizan por su complejidad al involucrar actores que en los conflictos convencionales no estaban presentes.

Un estudio realizado por el Pentágono en el año 2011 donde se analizan una serie de datos en los que se encuentran la Curva de Manthorpe, la Visión del RDM y la Brecha Anti global, llegan a la conclusión que el conflicto futuro posee dos variantes¹¹.

Una es la de considerar la aparición de un gran oponente, como por ejemplo Rusia o China, y en segundo lugar hace referencia a la guerra asimétrica utilizada por organizaciones delictivas (terroristas, narcotráfico, entre otros.) impulsados o favorecidos por representantes de los menos incluidos.

Esta visión hace que para el primer caso la UE invirtiese 130.000.000 millones de dólares en gastos de defensa para hacer frente a estos actores en desarrollo¹².

Para el segundo caso la forma más adecuada de hacerle frente es mediante organizaciones mundiales como Naciones Unidas (UN) la cual posee un estatuto de utilización de la fuerza que divide la misión en función de la problemática a resolver, por ejemplo: misiones de mantenimiento de la paz (para casos de Estados fallidos) y misiones para forzar la paz (para los Estados fallidos con gobernantes que pueden poner en riesgo a la seguridad global, es decir todos aquellos que no respetan los Derechos Humanos y menos aún los Derechos Internacionales de los Conflictos Armados capaces de emplear todo lo que esté a su alcance para lograr sus objetivos a pesar de las consecuencias).¹³

Esta problemática impacta directamente en las decisiones políticas en cuanto a la resolución de los conflictos, donde la tendencia es la protección de los civiles y el mínimo número de bajas posibles.

En comparación con otras formas de intervención armada, el poder aéreo presenta una alternativa de proyectar poder mediante la aplicación de las NFZs

¹¹ Centro Naval, “Un Plan Global de los Conflictos en el Siglo XXI”, *Cuaderno Académico*, Comité de Estudios de Estrategia Militar y Organización Superior, Nro 2; Buenos Aires, Diciembre 2006. Pag.19

¹² Ibid. Pag. 20

¹³ Ibidem. Pag.20

implicando un riesgo relativamente menor para las fuerzas propias y brindar protección a la población civil dentro de su área de responsabilidad.

Cuando se activó el Comando de África de Estados Unidos (AFRICOM) en el 2008 sobre Libia el Secretario de defensa Gate expresó “*la misión AFRICOM no es librar una guerra sino prevenirla*”, la intención política era clara, pero la escalada del conflicto hizo que se pasara de la evacuación de no combatientes a la determinación de una Zona de Exclusión Aérea para proteger civiles víctima del régimen¹⁴.

Esto trajo algunas implicancias al nivel operacional debido a las lejanías de las bases aéreas desde donde operaban las aeronaves, ocasionando un esfuerzo de gran magnitud en cuanto al sostenimiento de las misiones, cuyos resultados no fueron los esperados.

Posteriormente cuando la OTAN se hace cargo experimenta las mismas vivencias, sumado a que estaba conformada por una coalición de países los cuales no poseían las mismas experiencias, compatibilidad de medios y capacitación combinada. Esto llevó a que se pusiese en dudas la consecución de los objetivos planteado mediante el empleo del poder aéreo solamente.

Las lecciones obtenidas de esta contienda fue la falta de ejercicios de capacitación entre los países miembros de la OTAN, la falta de compatibilidad de los sistemas de armas europeos y de EUA que dificultaron las comunicaciones y la identificación de blancos.

En esta campaña el empleo de armamento de precisión para la disminución de los daños colaterales a terceros fue fundamental, como así también la necesidad de introducir tropas terrestres para la consecución del Estado Final Operacional (EFO).

Las Zonas de Exclusión Aéreas fueron mutando de acuerdo a las necesidades de los usuarios, es decir, que se fueron expandiendo, cambiando y hasta aplicando diferentes criterios de utilización, relacionado a las actividades que se podían realizar dentro de ellas como ser: el ataque a los Sistema de Defensa Anti Aérea del enemigo, aeronaves de ala fija como rotativas, vuelos militares y civiles.

¹⁴ Mayor Jason R Greenleaf, USAF, op. cit.; Laguerra Aérea en Libia, Air & Space Power, 2013.Pag 8

De acuerdo a lo desarrollado en este capítulo una NFZ es un sector tridimensional del espacio aéreo, sobre territorio o mar del propio u otro estado, en el que las aeronaves del oponente no podrán volar. Es decir que la simple puesta en marcha de una aeronave desde un campo de aviación dentro de la zona en cuestión constituye una violación.

En esencia, una Zona de Exclusión Aérea constituye una "ocupación" del aeroespacio de un estado donde, a excepción de las establecidas durante un conflicto armado internacional, sólo se acepta como base jurídica para su establecimiento la autorización del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en conformidad con el Capítulo VII de la Carta de U.N. De lo contrario equivaldría a un "uso ilegal de la fuerza" contra el Estado afectado¹⁵.

Este instrumento de la política se puede utilizar para una variedad de propósitos, los cuales no son excluyentes entre sí, pero no siempre tendrán los mismos objetivos estratégicos y que interesa analizar.

Estos propósitos son¹⁶:

- Prevenir el uso del Poder Aéreo.

La utilización del Poder Aéreo por parte de un estado para mantener sus objetivos de protección de civiles o personas, es la razón más obvia y propensa por la cual se puede establecer una NFZ.

Esta puede ser determinada para defenderse de un ataque aéreo, es decir en un corto plazo o para lograr un efecto estratégico para desestabilizar al oponente, es decir en un largo plazo.

Este concepto es aplicable en aquellos países que poseen capacidad de empleo del poder aéreo, pero en los países como Irak y Libia cuyos recursos son limitados, hacen pesar su poder en el ejército.

De esta forma la supremacía aérea brinda libertad de acción de sus tropas pero no pueden ganar la contienda por sí sola. No obstante podrá cortar toda comunicación y abastecimiento de las tropas del oponente con un riesgo de bajas casi nulo.

¹⁵ Schmitt, Michael N; "Wings over Libya: The No-Fly Zone in Legal Perspective"; *revista The Yale Journal of International Law Online*; vol 36, Estados Unidos de America, Primavera 2011. Pag 50

¹⁶ *Ibid* 50/51

- **Coaccionando Adversarios:**

A demás de privar el uso del poder aéreo se puede utilizar las NFZ como herramientas de coacción, con el objetivo de utilizarlas de palanca para doblegar la voluntad de lucha y cambiar el comportamiento del oponente o para cumplir con otras demandas.

El éxito en este caso va a depender de lo doloroso o amenazante que resulte su aplicación en el adversario o para las personas influyentes dentro de ellas.

No se debe esperar que la aplicación de una NFZ se considere totalmente poderosa en materia de coerción, de igual manera no deja de ser una herramienta atractiva para el poder político como una forma más leve de sanción que la utilización de otras fuerzas militares.
- **Preparando Futuros Campos de Batalla:**

Este objetivo si bien es más difícil de justificar, tiene mayor relevancia en el nivel operacional, debido a que el establecimiento de una NFZ en un estado determinado puede no estar logrando los objetivos políticos de presionar al oponente para que cambie de actitud, pero podría estar cumpliendo funciones de preparación de un futuro campo de batalla como ocurrió en Irak entre 1992 y el 2003.

En este conflicto se inició con el objetivo de proteger a los kurdos iraquíes y chiítas del gobierno nacional, pero poco a poco se convirtió en acciones de Supresión de Defensa Aérea intensiva.

Por otro lado manteniendo una NFZ se puede contribuir con operaciones futuras mediante la recolección de imágenes, de inteligencia electrónica, la preparación de las bases, la familiarización y el adiestramiento de las fuerzas, la obtención del Orden de Batalla Electrónico y Aéreo, entre otros. Puede también degradar las capacidades de la Fuerza Aérea del oponente, manteniendo sus pilotos en tierra o buscar y destruir aviones en vuelo, pero cuidado, también pueden ser utilizadas para entrenar al Sistema de Defensa Aéreo Enemigo.
- **Debilitando Potenciales Enemigos:**

En este caso lo que se busca es el debilitamiento económico y político del oponente, mostrando una impresión de una política débil o incompetente al

no poder defender su propio espacio aéreo disminuyendo su prestigio o animar a sus opositores.

También busca debilitar económicamente al prohibir los vuelos comerciales dentro de su propio territorio. De igual forma sería conveniente que ese bloqueo esté acompañado por esfuerzo naval y/o terrestre para multiplicar el efecto.

- **Posturas Políticas:**

El establecimiento de una NFZ como una forma de puesta en escena política implica un riesgo considerado en dos aspectos. Primero es fácil tomar el compromiso con el propio discurso y en segundo lugar el dilema se presenta luego de haber establecido la NFZ. En especial cuando los resultados no son los esperados en cuanto a la resolución del conflicto o puede ser difícil no escalar la crisis en la búsqueda de resultados favorables.

Por lo tanto si no es factible tomar medidas más eficaces o no merece el costo, se ve comprometido el éxito del empleo de una NFZ, por lo que se lo puede relacionar con un fracaso político en su accionar.

No obstante sigue siendo un instrumento adecuado para la estrategia superior en cuanto a la resolución de los conflictos modernos.

- **Señales o Creación de Compromisos:**

Si bien la implementación de una NFZ puede ser el principio de una escalada para luego pasar a una intervención militar de mayor envergadura, puede ocurrir lo contrario. Donde el adversario trabaje para que tal escalada no ocurra y se tenga que desactivar el área de exclusión sin haber logrado el objetivo o bien se vuelva económicamente o logísticamente insostenible.

No obstante, puede ser útil políticamente para conseguir apoyo internacional, al mostrar a los aliados la intención de controlar la situación con medidas más blandas y ante el fracaso lograr el consenso para actuar con mayor rigurosidad.

Esto puede alentar a un país aliado a luchar, debido a la expectativa que representa el establecimiento de una NFZ en cuanto al inicio de un compromiso más amplio o profundo.

Se puede observar que estos propósitos brindan una serie de herramientas al poder político en materia de resolver situaciones críticas, donde se necesita reaccionar de forma inmediata y con bajo riesgo.

De la misma forma esa herramienta es de gran utilidad para los Comandantes del TO, brindándoles libertad de acción en el empleo del Instrumento Militar. Es de destacar que este esfuerzo posee un costo considerable en materias económicas, por consiguiente los objetivos a lograr o proteger deben poseer un valor considerable que justifiquen su aplicación.

CAPITULO II

Bases Legales de las Zonas de Exclusión de Vuelo

De acuerdo a lo analizado hasta el momento el empleo de esta herramienta muestra su vigencia aunque la bibliografía disponible es escasa, para profundizar se debe recurrir al análisis de los informes de las experiencias de los países que las emplearon en los conflictos modernos.

Por esta razón, el autorizar la implementación de una Zona de Exclusión de Vuelo ha sido un tema de debate entre profesionales y observadores, donde la problemática trasciende más allá de una cuestión de aprobación, debiendo incluir la determinación de los parámetros de ejecución de la misión y las condiciones que serán consideradas para asentar la operación de una NFZ.

A su vez, el concepto de autorización generalmente está vinculado a los términos de "Legalidad" y "Legitimidad", donde los tres conceptos se solapan pero no son iguales entre sí. En la actualidad se debate el significado preciso de cada uno de ellos en el marco legal internacional.

La legalidad en la determinación y operación de Zona de Exclusión Aérea depende de dos aspectos como mínimo, el primero está relacionado a la autorización para utilizarla y el segundo está vinculado al grado en que la forma de ejecutar las operaciones concuerda con el derecho internacional pertinente¹⁷.

La Carta de las Naciones Unidas, en su artículo 2 establece “ *Los miembros de la Organización en sus relaciones internacionales se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado*”, esto genera dudas en observadores y practicantes en cuanto a la violación de este artículo en la imposición de una NFZ. No obstante, dependiendo de las circunstancias del caso, se pueden evidenciar tres motivos de que hacen posible la aplicación de esta herramienta a excepción del artículo 2.

¹⁷ Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”, revista Congressional Research Service, CRS Report for Congress Prepared for Members and Committees of Congress; Estados Unidos de América, 3 Mayo 2013. Pag 3y4

El primero está relacionado con el poder que se le otorga al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para responder a las amenazas de la Paz y seguridad internacional, plasmado en el Capítulo VII de la mencionada Carta, el cual establece “*El Consejo de Seguridad determinará la existencia de cualquier amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión hará recomendaciones, o decidirá qué medidas serán tomadas... para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales* ” por expuesto se puede afirmar que una autorización expresa del Consejo de Seguridad constituye la base jurídica más clara para imponer una NFZ.

El segundo motivo o base para la excepción del artículo 2 es la autodefensa de un Estado. El Artículo 51 de la Carta reconoce explícitamente el derecho a la legítima defensa y expresa "*Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado a un miembro de las Naciones Unidas*".

El tercer motivo emerge de la ley internacional de los derechos humanos (DDHH), la cual establece que los estados ya no poseen la libertad de tratar a su pueblo como mejor les convenga bajo el pretexto de soberanía, sino que están obligados a respetar los DDHH de los habitantes. Cuando un gobierno se involucra en el abuso generalizado de las garantías de su propio pueblo, se ha establecido en común acuerdo, que ese gobierno pierde parte de su soberanía¹⁸.

Por cuanto al término de legitimidad se puede establecer por definición que es una cuestión subjetiva de acuerdo la percepción del pueblo de la nación anfitriona, es decir, si es aceptada por la población tanto del país que la impone como de sus aliados y otros miembros de la comunidad internacional¹⁹.

Por tal motivo se deben considerar ciertas cuestiones para su determinación como:

La probabilidad de lograr una percepción legítima, en cuanto a la naturaleza y alcance de una autorización internacional, de operar en una zona de exclusión aérea.

¹⁸ Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”. Pag. 4

¹⁹ Ibidem. Pag 4

Establecer una forma de conducción de las operaciones que garantice una probable percepción de legitimidad.

En la medida en que esa percepción de legitimidad aumente, mayor será la probabilidad que se obtenga el apoyo de los miembros de la comunidad internacional y la participación de estos como aliados.

También es probable que haga efecto en la percepción internacional y se logre su apoyo para otras concurrencias o futuras iniciativas de las grandes potencias²⁰.

De lo expresado se consigue que si bien hay quienes opinan que el establecer una NFZ puede ser considerado como una amenaza de empleo de fuerza para con un Estado, existe la posibilidad de que su implementación esté legalizada por la Carta de las Naciones Unidas y legitimada por la opinión Pública Internacional en defensa de las garantías de los DDHH.

Operaciones

Las operaciones a desarrollar dentro de una NFZ son diversas y pueden variar con el tiempo y/o la necesidad. Se pueden considerar dos factores primordiales en ellas, lo que no significa que sean los únicos:

El primero y muy relevante es la situación:

Es fundamental saber leer la situación en el nivel operacional, debido a que una perspectiva errónea de ella puede generar un planeamiento equivocado y en consecuencia el fracaso de las operaciones. Para ello se deben tener en cuenta algunos aspectos como ser²¹:

La Naturaleza y la densidad de las defensas aéreas del adversario:

En la actualidad existe una amplia gama de elementos de defensa anti aérea que abarcan desde un cañón aislado hasta sistemas complejos de redes integradas de defensa compuestas por sistemas misilísticos de alto rendimiento, elementos de tubo, radares, directores de tiro e inclusive aeronaves de combate aéreo asociados entre sí.

²⁰ Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”.Pag 4 y 5

²¹ Ibid Pag 8/10

En relación a ello y al efecto requerido, se establecerá las operaciones a realizar dentro de esa NFZ.

La cantidad y calidad de los medios aéreos del Adversario:

No solo importa el número de elementos sino la calidad de su empleo, es decir no es tan interesante lo cuántico sino lo cualitativo de la fuerza del oponente. De esta forma un Comandante puede cuantificar el esfuerzo necesario e identificar y mitigar los riesgos en las operaciones.

La Geografía:

La extensión del área que se desea controlar proporciona un indicio del esfuerzo necesario a realizar y la necesidad de suprimir la defensa anti aérea del oponente.

En relación a ello no es igual establecer una zona de exclusión aérea sobre áreas urbanas, donde es más limitada y reduce los esfuerzos aéreos, a una sobre todo el territorio de un país, como ocurrió en Bosnia y Herzegovina; o en Irak.²²

Disponibilidad de elementos aliados:

La planificación de los recursos para una NFZ dependerá de las demandas concurrentes o potenciales en relación al ambiente operacional, en especial, si es de alta demanda y baja intensidad.

En tal caso los esfuerzos se verán enfocados hacia los elementos de inteligencia, vigilancia y reconocimiento (ISR) donde se necesita del apoyo de otros países aliados para operar las 24 horas. Un ejemplo de ello es lo ocurrido en Libia 2011 donde la OTAN pudo cumplir la misión gracias al apoyo incondicional de las FFAA de EUA en materia de vigilancia y control como de reabastecimiento en vuelo.

El segundo aspecto es el Adversario:

En el ambiente operacional como táctico, el oponente es una mente pensante que trabaja para lograr sus objetivos con los medios disponibles. En consecuencia el

²² Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”.Pag. 6

estudio acabado del mismo ayuda a disminuir los riesgos y a planificar razonablemente las acciones necesarias para que este no pueda conseguir sus objetivos o no quiera pagar el precio de intentarlo²³.

La Estrategia y Táctica del Adversario

El estudio de las tácticas y estrategias utilizadas por el oponente orienta a un comandante en la determinación de los objetivos operacionales a lograr dentro de una zona de exclusión aérea.

Si bien esta información debe ser otorgada por el sistema de inteligencia, también puede ser comprobada y actualizada por el comportamiento del oponente en las actividades de sus FFAA. Un ejemplo de ello fue el empleo de armas químicas contra la población Kurda del norte de Irak en 1988 y posteriormente la utilización de las aeronaves de ala fija como rotativa para el bombardeo a la población al sur posterior a la Guerra del Golfo²⁴.

Las Respuestas del Adversario

Entendiendo por capacidades a “todas aquellas acciones que el oponente es capaz de ejecutar y que, de adoptarlas, afectarán el cumplimiento de la misión propia”²⁵, es necesaria la identificación de las capacidades con mayor probabilidad de empleo y la más peligrosa a utilizar por el oponente.

Las cuales darán forma a la conducta de las operaciones a desarrollar en relación al alcance, el nivel de agresividad y las reglas de empeñamiento a esgrimir en las zonas de exclusión.

Concepto de las operaciones

Cuando se establecen los criterios de limitación del vuelo es necesario distinguir dos aspectos. El primero se relaciona con el empleo de los medios aéreos para limitar el vuelo de aeronaves de ala fijas, donde con solo mantener cazas en el aire sobre las bases aéreas del oponente o utilizando armamentos de larga distancia

²³ Warden, Jonh (III); La Campaña Aérea, traducción My Jorge M. RETA, Escuela Superior de Guerra Aérea, Buenos Aires, 199., Pag. 82

²⁴ Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”. Pag 9

²⁵Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, PC 20-01 Planeamiento para la Acción Militar Conjunta nivel Operacional; Capitulo 3 Sección 4; Buenos Aires; 2014. Pag. 57

(Stand Off) sobre las bases de asentamiento se puede lograr el objetivo con el mínimo riesgo de bajas propias²⁶.

El segundo caso está relacionado con la prohibición del vuelo a las aeronaves de alas rotativas. La tarea aquí es más ardua, debido que el afectar las instalaciones físicas no produce el mismo efecto que las anteriores por la posibilidad que estas poseen de operar desde terrenos no preparados.

Por otro lado estos aparatos generalmente no operan desde grandes bases, generando la necesidad de emplear más recursos para su localización y monitoreo por sus cambios frecuentes de ubicación, sumado a esto son difíciles de detectar con radares y de atacar desde el aire por su capacidad de ocultarse con las bondades del terreno.

En consecuencia, los costos de las operaciones se elevan de forma exponencial, en relación a que las áreas de control deberían abarcar todo el territorio del adversario.

Reglas de empeñamiento

Los que deciden establecer un área de no vuelo deben imponer limitaciones en las operaciones del empleo de la fuerza, en relación al tipo de armamento y las tácticas a aplicar, a fin de asegurar la protección a civiles, incentivar las deserciones de las fuerzas adversarias, evitar acciones que puedan comprometer a los aliados, la escalada del conflicto u otras consideraciones de la estrategia superior²⁷.

Costos

El empleo del poder aéreo en una NFZ tiene injerencia directa en los costos de las operaciones, los cuales tienden a variar ampliamente y dependen de algunos parámetros como ser²⁸:

²⁶ Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”. Pag 9

²⁷ Ibid. Pag. 10

²⁸ Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y Consideraciones Legales para el Congreso”. Pag. 10

- Las tareas que se deben realizar dentro de ellas. Por ejemplo, los costos se elevarían si como primera medida fuese destruir las defensas antiaéreas del adversario o limitar el vuelo de las alas rotativas.
- El factor geográfico del Adversario. La extensión territorial como las características del terreno pueden intensificar los costos de las operaciones.
- El tiempo de duración de la zona de exclusión.
- La cantidad de países aliados en la operación.
- La duración y extensión de la operación terrestre en el logro de los objetivos.

En el ANEXO 1 se muestra una tabla donde se representan los costos del empleo del poder aéreo de los Estados Unidos de América durante las operaciones en las que participaron a lo largo de la década de los 90.

En ella se observa que la operación aérea sobre Yugoslavia y posteriormente sobre Serbia tuvo una duración de 45 días con un costo de 1.8 mil millones de dólares.

Por otro lado se puede comparar con los gastos que le produjo a los Estados Unidos las operaciones en las dos NFZ instaladas en Irak, donde los costos en la Operación Observación Norte (OSW) fueron estipulados en un poco más de \$ 700 millones por año. Es de destacar que en esta área de operación se trabajó en la limitación de las aeronaves de ala fija y rotativa.

Aplicación de las zonas de exclusión en la Región

Hasta aquí se ha analizado todo lo aplicado en el contexto internacional en cuanto al accionar de las grandes potencias y de las organizaciones multinacionales como la OTAN y ONU en diferentes conflictos armados.

En la región igualmente se ha utilizado este recurso en diferentes situaciones como medida de prevención, para brindar seguridad en las reuniones de carácter internacional como ser la Cumbre de las Américas, MERCOSUR, entre otros, o bien para solucionar problemas limítrofes entre Estados que desencadenaron un conflicto.

Un ejemplo de ello fue la Guerra del Cenepa, entre Perú y Ecuador en 1995, donde se estableció una Zona de Exclusión Aérea en el momento en que el gobierno

Peruano cerró al tráfico civil los aeropuertos del norte del país y activó el sistema de control aéreo defensivo.²⁹

En ella, el alto mando peruano impuso un límite político a la estrategia militar, prohibiendo el ingreso de tropas a territorio ecuatoriano y atacar a sus FF.AA. más allá del límite internacional. Por su parte el poder político ecuatoriano hizo lo suyo con sus FFAA limitándolas de pasar el límite del TO, quedando el espacio limitado a un rectángulo de 12 por 24 km para operar ofensivamente, lo cual era insignificante desde el punto de vista de la maniobra militar aérea.

Este breve conflicto se caracterizó por las restricciones de carácter político que influyeron decisivamente sobre el planeamiento de las operaciones aéreas, las cuales no lograron proteger sus aeronaves dentro de las áreas de exclusión, debido a su exposición a la defensa anti-aérea de tierra, en especial del armamento portátil.

Recientemente, Perú ha declarado una Zona de exclusión aérea para hacer frente al narcotráfico, proveniente de Bolivia y Brasil.

Según el artículo del diario Infobae *“Perú establece zona de exclusión aérea contra el narco en Bolivia”* el gobierno explica que *“Los vuelos civiles no podrán acceder a la zona sin previa autorización de la Fuerza Aérea local y comprende una franja en la región denominada el VRAEM, ubicada en los Andes centrales y la selva sur peruana donde han sido detectadas avionetas de carga de drogas con matrículas bolivianas”*³⁰.

En el mismo artículo el presidente de la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA), Alberto Otárola, especifica que *“Aquel vuelo que no se reporte a la jefatura aeronáutica será considerado vuelo hostil y vuelo ilegal. Ésta es una decisión que ha tomado el gobierno peruano que está en plena implementación”*³¹.

²⁹ Escuela Superior de Guerra Aérea, “Desde El “Dogfight” Hasta Los Ucav Evolucion Del Poder Aereo”, Editora Gráfica Independencia Argentina S.R.L., Buenos Aires, 2002. Pag 10

³⁰ Aquino, Marco; “Perú establece zona de exclusión aérea contra el narco en Bolivia” Diario Infobae, sección Política, Buenos Aires, 02 de mayo de 2015. Capturado de <http://www.infobae.com/-peru-establece-zona-exclusion-aerea-contra-el-narco-bolivia/>; fecha de captura 30/09/15. 19:50 hs

³¹ Aquino, Marco; “Perú establece zona de exclusión aérea contra el narco en Bolivia”

Esta zona de exclusión estaría comprendida entre las ciudades de Mazamari, Atalaya, Picharí y Malvinas hasta los 10.000 metros de altura, ya que se considera que los aviones empleados para esta tarea son de pequeño porte cuyas características técnicas las limitan volar por encima de lo estipulado.

Con la implementación de la NFZ el gobierno peruano estaría en condiciones de controlar y erradicar unas 35.000 hectáreas de cultivo de coca de las 49.800 ha difundidas por un informe de la ONU a fines del año 2013.

Esto pone de manifiesto la voluntad política de contrarrestar una amenaza común a toda la región por medio de su instrumento militar en pos de salvaguardar la seguridad y bienestar de sus ciudadanos.

Por su parte la República Federativa del Brasil, utilizó esta herramienta en el año 2014 con motivo de brindar seguridad a los deportistas y turistas que visitaron ese País para la competencia mundial de fútbol que se llevó a cabo en ese estado.

El titular del diario Infobae del 22 de marzo del 2014 publica *“Los estadios del Mundial serán zonas de exclusión aérea”* donde expresa que *“La Fuerza Aérea de Brasil declarará zonas de exclusión aérea sobre los estadios del Mundial de fútbol para evitar ataques terroristas durante el torneo internacional de este año”* no obstante se aclara que según la ley, el Ejército de Brasil sólo puede disparar contra aviones civiles que no respondan a los llamados, si recorren rutas del narcotráfico cerca de sus fronteras, pero no sobre las zonas urbanas densamente pobladas donde se disputarán los partidos en 12 ciudades³².

En consecuencia la fuerza aérea pidió al Congreso que se modifique la Ley para poder cumplimentar la misión de brindar protección. No obstante y hasta que se obtenga la aprobación, los vuelos comerciales no podrán aterrizar en ocho aeropuertos que están dentro del rango de 7,2 kilómetros de exclusión aérea en torno a los estadios.

³² Aeroespacio; “Zonas de exclusión aérea durante el Mundial”, Actualidad Aeronáutica y Espacial, recuperado de <http://www.aeroespacio.com.ar/-zonas-de-exclusiorea-durante-el-mundial.html>; fecha de captura 30/09/15 22:15hs

Los casos analizados tienen la particularidad de que su legislación posee la ley de derribo, reglamentación que aporta un sentido lógico al control del espacio aéreo a fin de proteger la soberanía del estado.

Zonas de Exclusión de Vuelo en Argentina

Argentina no ha sido ajena a esta temática y también se ha registrado el empleo de estas áreas en cuestión en diferentes oportunidades como ser: la IV cumbre de Mar del Plata de 2005, la XLIII Reunión del Consejo del Mercado Común y la Cumbre de Jefes de Estado del MERCOSUR y Estados Asociados en la ciudad de MENDOZA en el 2012 y la implementación la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) en el norte del país.

En la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), emitida por la Asociación Nacional de Aviación Civil (ANAC), establece en su capítulo ENR 2.0 al 2.2 la división del espacio con sus respectivas dimensiones y características. De igual forma en el capítulo ENR 5.1 establece las siguientes zonas de vuelo³³:

Zona Prohibida: Espacio aéreo de dimensiones definidas situado sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Argentina, dentro del cual está prohibido el vuelo de aeronaves.

Zona Restringida: Espacio aéreo de dimensiones definidas situado sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de la República Argentina, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves mediante ciertas condiciones especificadas.

Zona Peligrosa: Espacio aéreo de dimensiones definidas, en la cual pueden existir en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

No obstante se ha implementado en el citado reglamento las Zonas de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) en concepto de realizar tareas de vigilancia y control del aéreoespacio en las zonas de interés.

Bajo este concepto es que se estableció una zona restringida de vuelo en la ciudad de Mar del Plata entre el 31 de octubre de 2005 hasta el 07 de noviembre de

³³ Ministerio del Interior y Transporte; Administración Nacional de Aviación Civil, Publicación de Información Aeronáutica, En-Route 2.0 Espacio Aéreo ATZ, Argentina, 2007. Pag 1-3

2005 cuyos límites estaban comprendidos en un radio de 95 millas náuticas del aeródromo de la nombrada ciudad, durante las 24 horas³⁴ (ver ANEXO 2).

En ella se exigía la estricta presentación del plan de vuelo a todas las aeronaves que volaran por la zona y la autorización del control aéreo de Mar del Plata para transitarlo, caso contrario podría ser interceptado por aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina, la cual operaba con sus aviones MIRAGE III/V y A4 AR desde la VI Brigada Aérea de Tandil y los IA 58 PUCARÁ desde la Base Aérea de Mar del Plata.

En esta oportunidad se contaba con la presencia de un Portaviones de bandera estadounidense operando con aeronaves de vigilancia y control (AWACS) y cazas, donde ante la posibilidad de un atentado terrorista la autoridad competente debía tomar la determinación de aplicar la pena máxima.

De la misma forma en el año 2012 bajo Decreto Presidencial 971/2012 se determina la instalación y activación del Sector de Defensa Aeroespacial Mendoza con motivo de celebrarse la XLIII Reunión del Consejo del Mercado Común y la Cumbre de Jefes de Estado del MERCOSUR y Estados Asociados³⁵ (ver ANEXO 2).

El documento expresa que en caso que una aeronave sea interceptada e identificada bajo la normativa internacional y no respete las indicaciones que se le asigna desde el avión interceptor se autorizará el derribo.

Por último en la aplicación de la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) en el norte de nuestro territorio establece que: *“Las aeronaves que efectúen vuelos en el espacio aéreo de la República Argentina, definido por el paralelo 29° hacia el Norte y los límites internacionales con las Repúblicas de Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay deberán presentar, obligatoriamente, Plan de Vuelo y mantenerlo hasta su llegada a destino; cumpliendo con lo dispuesto en las RAAC - Parte 91 – Secciones 91.153 y 91.169, como así también con lo establecido en la AIP Parte ENR 1.10-2 - Plan de Vuelo. El incumplimiento de las mencionadas disposiciones hará pasibles a las aeronaves de la aplicación del Artículo 3 bis del*

³⁴ Burgos Pablo, Escuela Superior de Guerra Conjunta, Coordinación cívico-militar del espacio aéreo en periodos de crisis, conflicto o guerra, Trabajo Final de Investigación, 2011. Pag 24

³⁵ Defensa Aeroespacial Mendoza, Decreto 971/2012. Capturado el 30/09/15 22:49 hs. de <http://interdefensa.argentinaforo.net/-ley-de-empenamiento-derribo-en-mendoza/>

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativo a la interceptación de aeronaves civiles conforme a los procedimientos publicados en ENR 1.12-1”³⁶

Esta área de vigilancia y control del espacio aéreo se implanto en el año 2005 con el nombre Pulqui I y luego se denominó Pulqui II y III en el 2006; ZODANE/ZODANO 2007, Fuerza de Tarea Conjunta Fortín I 2007, II 2009 y por último se crea el Comando Aeroespacial de Defensa (CAD) en el 2014, el cual está ejerciendo el control en esa zona con la determinación de una ADIZ.

La implementación de esta herramienta brinda ciertas ventajas en cuanto a ejercer el control del espacio aéreo, disuadiendo a los ilegales a buscar rutas alternativas, cambiar los horarios de los vuelos y en muchos casos a desertar de la actividad o asumir el riesgo de ser interceptado.

Otra de las ventajas es la presencia del Estado en la protección de la soberanía utilizando el instrumento militar y las fuerzas de seguridad de manera conjunta y combinada en materia de colaboración en la seguridad regional, creando vínculos de confianza y lazos de amistad, facilitando la protección de los intereses vitales de los pueblos de la región.

Por otro lado las desventajas que presenta apuntan al compromiso que el poder político desea asumir, los costos de su empleo, la coordinación del control del espacio con el ámbito civil, las limitaciones impuestas, entre otras.

Su aplicación representa un esfuerzo considerado en el empleo de los medios, donde se debe analizar los objetivos a proteger en razón de los costos y riesgos a afrontar.

Por último se puede decir que el empleo de estas zonas de exclusión en aquellos países que poseen la Ley de Derribo causa mayor efecto en los infractores que en aquellos que no la poseen, a pesar de los riesgos que ello implica.

³⁶ Uriona Brig (R), Escuela Superior de Guerra Conjunta; cátedra :*Reglas De Empeñamiento Para El Ámbito Aéreo*; Curso Conjunto Estado Mayor Nivel 1; Buenos Aires; Año 2015.

CONCLUSIONES:

Sobre lo analizado en el presente trabajo se concluye que las implicancias y consecuencias a nivel operacional en la implementación de una zona de exclusión de vuelo (NFZ) son positivas, en relación a la oportunidad de solucionar un problema operacional dentro del marco legal internacional.

En la primera parte se observó que su aplicación brinda una herramienta al poder político para resolver situaciones críticas, reaccionando inmediatamente y con bajo riesgo.

De la misma forma el estudio de los casos donde se aplicaron, demostraron su utilidad en aportar la adecuada libertad de acción a un Comandante de un TO para alcanzar su Estado Final Operacional mediante el empleo del Instrumento Militar.

También se destaca la importancia en la difusión de su activación, ya que deben ser conocidas no solo por los beligerantes sino por todos los que se encuentran en las proximidades de la zona afectada, abarcando todo tipo de aeronaves tanto militares como civiles, para la coordinación adecuada en el uso de los espacios aéreos.

En la segunda parte se expresó que una NFZ constituye una "ocupación" del aeroespacio de un estado donde, a excepción de las establecidas durante un conflicto armado internacional, sólo se acepta como base jurídica para su establecimiento la autorización del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

En consecuencia, es inexcusable el conocimiento de los requisitos legales de incumbencia para que su aplicación se encuentre dentro de las reglamentaciones internacionales facilitando obtener la legitimidad de la población local y de la opinión pública mundial.

En relación a los costos de las operaciones que se desarrollan dentro de una NFZ, se observó que dependen directamente de las tareas que se deben cumplir dentro de ellas y se elevan de forma exponencial en función a las dimensiones de las áreas de control.

Esto genera un condicionante en el momento en que el Comandante debe analizar para decidir su aplicación en función de los objetivos a lograr o proteger y el tiempo de permanencia.

También se visualizó su empleo tanto en la región como en el país, en diferentes situaciones y características de aplicación, vislumbrando la necesidad de la implementación parcial o permanente de una ley de derribo que le otorgue la fortaleza suficiente para actuar disuasivamente sobre el adversario.

Por otro lado, del análisis de las ventajas y desventajas que se describieron, se concibió que la aplicación de estas ofrecen ciertas bondades que influyen en el TO, mejorando las condiciones y la libertad de acción de un Comandante.

Es imperioso establecer reglas de empeñamiento y de comportamiento que delimiten claramente el empleo de la fuerza en las operaciones que se realicen dentro de ellas, sumado a la determinación de un elevado nivel de coordinación entre los componentes, a fin de reducir los riesgos de Daño Colateral y fratricidio.

Por lo expuesto anteriormente se considera que las zonas de exclusión de vuelo son herramientas que pueden ser aplicadas en un TO o bien en áreas de control, en un sector del territorio nacional, para remediar de manera expeditiva una situación de conflicto, protección de civiles o fuerzas armadas con un bajo riesgo de bajas propias.

Fue corroborada la hipótesis planteada de que las implicaciones a tener en cuenta al implementar una zona de exclusión de vuelo influirá en el teatro de operaciones, mejorando sus condiciones y libertad de acción del Comandante.

Es menester aclarar que con la utilización del poder aéreo solamente, no se puede garantizar el logro de los objetivos planteados, pero que sin la superioridad aérea es imposible lograrlos.

Por ello es necesario trabajar conjunta y coordinadamente con las demás fuerzas, organizaciones estatales, no estatales, entre otras, a fin de dar cumplimiento a la misión, en los escenarios actuales cuyas características son cada vez más complejas.

BIBLIOGRAFÍA:

Libros:

Escuela Superior de Guerra Aérea, *Desde el “Dogfight” hasta los Uca*
Evolucion del Poder Aereo, Editora Gráfica Independencia Argentina S.R.L., Buenos
Aires, 2002

Mueller, Karl P; *Denying Flight Strategic Options for Employing No-Fly
Zones*; RAND Corporation; United States; 2013

Warden, Jonh (III); *La Campaña Aérea*, traducción My Jorge M. RETA,
Escuela Superior de Guerra Aérea, Buenos Aires, 1991

Revistas:

Centro Naval, “Un Plan Global de los Conflictos en el Siglo XXI”, *Cuaderno
Académico*, Comité de Estudios de Estrategia Militar y Organización Superior, Nro
2; Buenos Aires, Diciembre 2006

Greenleaf, Jason R. Mayor, USAF, “La Guerra Aérea en Libia”, *revista AIR &
SPACE POWER JOURNAL en ESPAÑOL*, Fuerza Aérea de los Estados Unidos;
Vol. 25, Nro. 3, Estados Unidos de América; Tercer Trimestre 2013

Gertler, Jeremiah y otros, “No-Fly Zones: Estrategia, Operacional, y
Consideraciones Legales para el Congreso”, *revista Congressional Research Service*,
CRS Report for Congress Prepared for Members and Committees of Congress;
Estados Unidos de América, 3 Mayo 2013

Osborne, Tony; “ Baltic Encounters” *Aviation Week & Space Tecnology*;
Abril 27, Mayo 10 2015.

Schmitt, Michael N; *Wings over Libya: The No-Fly Zone in Legal Perspective*
revista The Yale Journal of International Law Online; vol 36 , Estados Unidos de
America, Primavera 2011

Manuales y Reglamentos:

Fuerza aérea Argentina; Reglamento de vuelo; Buenos Aires; edición 2011.

Joint Chiefs of Staff; Joint Publication 3-52, Joint Airspace Control, Edición November 2014

NATO, Manual Number 80-6; Cc-Air Hq Ramstein; Abril 2009

Ministerio de Defensa; Manual de Derecho internacional de los Conflictos Armados; Edición 2010.

Ministerio del Interior y Transporte; Administración Nacional de Aviación Civil, Publicación de Información Aeronáutica; Argentina, 2007

Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, PC 20-01 Planeamiento para la Acción Militar Conjunta nivel Operacional, Buenos Aires, 2014

Trabajos no Publicados:

Burgos Pablo Mayor; *Conjunta coordinación cívico-militar del espacio aéreo en periodos de crisis, conflicto o guerra*; Trabajo Final de Integrador de la Especialización en Estrategia Operacional y Planeamiento Militar Conjunto; Escuela Superior de Guerra Conjunta, Buenos Aires, 2011

Ruiz Carlos M. Mayor; *El empleo de los Medios Aéreos en el Teatro de Operaciones en La Guerra del Golfo (1990/1), en la Guerra de Kosovo (1999) y en la Guerra de Irak (2003)*; Trabajo Final de Integrador de la Especialización en Estrategia Operacional y Planeamiento Militar Conjunto; Escuela Superior de Guerra Conjunta, Buenos Aires, 2014

Cabrol Guillermo J. Mayor; *Los Principios de la Acción Militar Conjunta Aplicados al Control del Aeroespacio Argentino en tiempo de Paz*; Trabajo Final de Integrador de la Especialización en Estrategia Operacional y Planeamiento Militar Conjunto; Escuela Superior de Guerra Conjunta, Buenos Aires, 2014

Uriona Brig. (R); Escuela Superior de Guerra Conjunta, cátedra: *Reglas De Empeñamiento para el Ámbito Aéreo*, ESGC N1, Buenos Aires, 2015

Sitios web:

Aeroespacio; “Zonas de exclusión aérea durante el Mundial”, Actualidad Aeronáutica y Espacial, recuperado de:
<http://www.aeroespacio.com.ar/index.php/otras-noticias/449-zonas-de-exclusión-aérea-durante-el-mundial.html>

Aquino, Marco; “Perú establece zona de exclusión aérea contra el narco en Bolivia” Diario Infobae, sección Política, Buenos Aires, 02 de mayo de 2015. capturado de: <http://www.infobae.com/2015/02/05/1625014-peru-establece-zona-exclusion-aerea-contra-el-narco-bolivia>.

Conant, Lisa; “Europe No Fly Zone? Rights, Obligations, and Liberations in Practice”; Departamento de ciencias políticas; Universidad de Denver; capturado de http://www.du.edu/ahss/polisci/facultystaff/conant_lisa.html.

McIlmail, Timothy P; “No-Fly Zones: The Imposition and Enforcement of Air Exclusion Regimes over Bosnia and Iraq”; Loyola Marymount University and Loyola Law School, recuperado de <http://digitalcommons.lmu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1347&context=ilr>

Fuerzas Aéreas, “Defensa Aeroespacial Mendoza” Fuerza Aérea Argentina; miércoles 27 Jun 2012, recuperado de: <http://interdefensa.argentinaforo.net/t4711-ley-de-empenamiento-derribo-en-mendoza>

ANEXO 1

Tabla N°1: Selección de Costos de las Operaciones de Combate Aéreo de Estados Unidos.

No-Fly Zones: Strategic, Operational, and Legal Considerations for Congress

Table I. Costs of Selected U.S. Combat Air Operations, FY1993-FY2003
(amounts in millions of current year dollars)

	FY1993	FY1994	FY1995	FY1996	FY1997	FY1998	FY1999	FY2000	FY2001	FY2002	FY2003
Southwest Asia											
Provide Comfort/Northern Watch	325.0	101.5	116.6	91.8	138.2	88.9	93.1	136.0	156.4	143.7	138.7
Southern Watch/Air Expeditionary Force			715.9	333.0	468.4	576.3	597.3	1,497.2	933.2	755.4	678.0
Desert Fox (Air Strikes, Dec. 1998)									92.9		
Former Yugoslavia (Kosovo)											
Balkan Calm (Observer Mission, Pre-Air War)									34.6		
Eagle Eye (Air Verification, Oct. 1998-Mar. 1999)									20.3		
Noble Anvil (Air War)									1,775.7		

Source: CRS based on data provided by Department of Defense, Office of the Under Secretary of Defense Comptroller.

Fuente: No-Fly Zones: Strategic, Operational, and Legal Considerations for Congress, Mayo 2013.

ANEXO 2

IV cumbre de Mar del Plata de 2005

CR / 05. TXT: PARA OFICINA NOTAM: SOLICITO DIFUNDA NOTAM NACIONAL E INTERNACIONAL SIGUIENTE INFORMACIÓN:
MOTIVO REUNIÓN “IV CUMBRE DE LAS AMERICAS”, SE ESTABLECE “ZONA RESTRINGIDA MAR DEL PLATA” DESDE 31-OCT-05 0300 UTC HASTA 07-NOV-05 0300 UTC.
LÍMITES LATERALES: CIRCULO DE 95 NM DE RADIO CON CENTRO EN VOR/DME MDP (375547S – 0573435W).
LÍMITES VERTICALES: DESDE GND/MSL HASTA FL245.
HORARIO: H24.
PARA TODOS LOS VUELOS (IFR Y VFR): SE REQUIERE PRESENTACIÓN PLAN DE VUELO CON ANTICIPACIÓN MÍNIMA DE 45 MINUTOS Y HABER OBTENIDO AUTORIZACIÓN DE APP O TWR MDP PARA INGRESAR, SALIR O VOLAR DENTRO DE LA ZONA RESTRINGIDA MAR DEL PLATA.
OBSERVACIONES: ACFT SIN AUTORIZACIÓN PODRÁN SER INTERCEPTADAS.
SE APLICARÁN PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A LA INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES (AIP-ENR 1.12).

Facsímil del NOTAM emitido por la IV Cumbre de las Américas (imagen CAA-FAA)

Decreto 971/2012

Dispóngase la instalación y activación del Sector de Defensa Aeroespacial Mendoza.

Bs. As., 26/6/2012

VISTO lo dispuesto por la Ley de Defensa Nacional N° 23.554 y su reglamentación, los Decretos N° 9390 del 11 de octubre de 1963, N° 1407 del 14 de octubre de 2004, N° 1691 del 22 de noviembre de 2006 y lo propuesto por el señor Ministro de Defensa, y

CONSIDERANDO:

Que durante el mes de junio del año en curso tendrá lugar la XLIII Reunión del Consejo del Mercado Común y la Cumbre de Jefes de Estado del MERCOSUR y Estados Asociados en la ciudad de MENDOZA, provincia de MENDOZA.

Que a la citada reunión concurrirán numerosas delegaciones de gobiernos extranjeros, encabezadas por sus respectivos Jefes de Estado.

Que ello impone la necesidad de adoptar especiales medidas para preservar su seguridad.

Que, consecuentemente, resulta necesario el establecimiento de un SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL integrado por medios de la FUERZA AEREA ARGENTINA y del EJERCITO ARGENTINO para el cabal cumplimiento de la misión que por el presente se establece.

Que el COMANDO OPERACIONAL, instancia operacional permanente del ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS, entiende en la dirección y coordinación de las actividades operacionales que realicen las FUERZAS ARMADAS en tiempo de paz, a fin de contribuir con el cumplimiento de las responsabilidades operativas conferidas al ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS.

Que, asimismo, se hace necesario designar al Oficial Superior de la FUERZA AEREA ARGENTINA que conducirá el SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL.

Que resulta imprescindible también aprobar las REGLAS DE EMPEÑAMIENTO PARA LA DEFENSA AEROESPACIAL que determinan los procedimientos a observar por dicho SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL para garantizar la seguridad defensiva en el aerospacio correspondiente y que establecen las atribuciones y limitaciones al empleo del Instrumento Militar, regulando la intensidad y modalidad en el uso de la fuerza ante las distintas situaciones que se presenten.

Que en concordancia con las recomendaciones de la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI), resulta esencial coordinar y regular

las restricciones al tránsito aéreo que la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC) en coordinación con la DIRECCION GENERAL DE CONTROL DE TRANSITO AEREO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA deberán establecer, en aspectos de seguridad y flexibilidad, conforme a las especiales exigencias de la Defensa Nacional.

Que corresponde también establecer el período de vigencia de las disposiciones que se adoptan por la presente medida.

Que toda vez que las REGLAS DE EMPEÑAMIENTO PARA LA DEFENSA AEROESPACIAL constituyen directivas que comprometen a la DEFENSA NACIONAL, procede declararlas amparadas por el SECRETO MILITAR de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto N° 9390/63.

Que el servicio jurídico permanente del MINISTERIO DE DEFENSA ha tomado la intervención que le compete.

Que la suscripta se encuentra facultada para el dictado de la presente medida, de conformidad con lo preceptuado por el artículo 99, incisos 1, 12 y 14, de la CONSTITUCION DE LA NACION ARGENTINA.

Por ello,

LA PRESIDENTA

DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1° — Dispónese la instalación y activación del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA en la ciudad homónima de la PROVINCIA DE MENDOZA, que tendrá la misión de garantizar la seguridad defensiva en el espacio aéreo comprendido dentro de los límites correspondientes al Area Terminal Mendoza (TMA DOZ), desde el nivel del suelo y sin límite superior, desde el día 25 de junio y hasta el día 29 de junio de 2012, a fin de cooperar con las medidas de seguridad a implementarse durante el desarrollo de la XLIII Reunión del Consejo del Mercado Común y la Cumbre de Jefes de Estado del MERCOSUR y Estados Asociados.

Art. 2° — Asígnese al Jefe del ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS, a través del COMANDO OPERACIONAL, la responsabilidad de dirigir y coordinar las actividades operacionales que realice el SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA (SEDAM).

Art. 3° — Designase Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA al Señor Brigadier Mayor D. Marcelo Adolfo AYERDI (D.N.I. 11.194.796).

Art. 4° — Apruébanse las REGLAS DE EMPEÑAMIENTO PARA LA DEFENSA AEROESPACIAL a ser utilizadas dentro de los límites del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA definidos en el artículo 1° y que como ANEXO I integran el presente Decreto.

Art. 5° — Declárase el SECRETO MILITAR, en los términos del Decreto N° 9390/63, a las REGLAS DE EMPEÑAMIENTO PARA LA DEFENSA AEROESPACIAL contenidas en el ANEXO I.

Art. 6° — El Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA notificará en coordinación con la DIRECCION GENERAL DE CONTROL DE TRANSITO AEREO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA a la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), las restricciones al tránsito aéreo necesarias en el SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA desde el día 25 de junio y hasta el día 29 de junio de 2012, inclusive, conforme lo establecido por el ANEXO II al presente.

Art. 7° — La ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), en coordinación con la DIRECCION GENERAL DE CONTROL DE TRANSITO AEREO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA adoptará todas las medidas necesarias para el cumplimiento de lo establecido por el artículo 6° del presente decreto y brindará las facilidades y el apoyo necesario que requiera el Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA durante su vigencia.

Art. 8° — El MINISTERIO DE SEGURIDAD instruirá a la POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA, para que se adopten todas las medidas necesarias para apoyar las tareas operativas del Comandante del SECTOR DE

DEFENSA AEROESPACIAL en el ámbito del Aeropuerto Internacional Mendoza, tanto en situación normal como de alerta por amenaza.

Art. 9° — El MINISTERIO DE DEFENSA actuará como coordinador responsable con los Ministerios del INTERIOR Y TRANSPORTE y DE SEGURIDAD, para el cumplimiento de las previsiones contenidas en el presente decreto.

Art. 10. — Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. — FERNANDEZ DE KIRCHNER. — Arturo A. Puricelli.

ANEXO I : Secreto

ANEXO II

CONTROL DEL SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA

POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONAUTICA MILITAR

El Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA notificará en coordinación con la DIRECCION GENERAL DE CONTROL DE TRANSITO AEREO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA a la ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL (ANAC), las restricciones al tránsito aéreo necesarias en el SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA, para que sean publicadas con la debida antelación.

La ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL adoptará todas las medidas necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior.

Los medios aeroespaciales detectados dentro del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL MENDOZA que no cumplan con las normas establecidas por la autoridad correspondiente, se aparten del plan de vuelo aprobado sin causa justificada, no acaten las instrucciones de los controles correspondientes y/o existan dudas respecto de su intención o situación, provocarán la intervención directa del Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL, quien conforme a la situación general y particular existente, podrá asumir los siguientes grados de control

sobre el área de jurisdicción y/o sobre los medios que prestan los servicios de control de tránsito aéreo:

a) Control Total Bajo Subordinación Directa: los servicios de control de tránsito aéreo continuarán brindando los servicios normales a la aviación civil, pero subordinados en forma directa al Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL y aplicando las restricciones que éste imponga.

b) Control Total Integral: la complejidad y/o magnitud de la situación/incertidumbre requiere despejar el espacio aéreo de jurisdicción de medios civiles para el accionar exclusivo de los medios del Instrumento Militar, subordinando al control de tránsito aéreo militar toda autorización de vuelo, conforme las reglas y restricciones de vuelo establecidas por el Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL y en un todo de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica Nacional, conforme las recomendaciones de la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

La aplicación del grado de control surgirá en forma directa de la situación y será establecida en forma exclusiva por el Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL y comunicada a los correspondientes organismos de tránsito aéreo.

El Comandante del SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL, conforme el nivel de gravedad de la situación y en el SECTOR DE DEFENSA AEROESPACIAL, estará facultado para disponer la adopción de las medidas necesarias, adecuadas y oportunas que permitan brindar protección a las aeronaves que trasladan a las autoridades, sin afectar la seguridad operacional de la aviación civil.

PD: No hay Ley de Derribo, pero si reglas de empeñamiento que tienen las siguientes etapas: 1° Advertencia por radio, 2° Advertencia por señales, 3° Fuego intimidatorio, 4° Fuego a discreción para causar daños menores y 5° si el intruso no modifica su rumbo, derribo.