

**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA CONJUNTA
DE LAS FUERZAS ARMADAS**



TRABAJO FINAL INTEGRADOR

TEMA

DEFENSA AEROESPACIAL INTEGRAL

TÍTULO

**“EL COMANDO DE DEFENSA AEROESPACIAL EN EL TEATRO DE
OPERACIONES EN LA REPÚBLICA ARGENTINA”**

My. (FAA) Jorge Alejandro MAC GAUL

2012

Aclaración

Los puntos de vista expresados en el presente trabajo académico son exclusivos del autor y no reflejan necesariamente políticas oficiales ni posición, tanto de la Escuela Superior de Guerra Conjunta como del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

RESUMEN

Un comando aeroespacial de defensa (CAD) se aboca al gerenciamiento de actividades relacionadas con la vigilancia y el control del espacio aéreo en su área de influencia. Es así que su conformación es una realidad en países como Estados Unidos (NORAD: *North American Aerospace Defense Command*) o Brasil (COMDABRA: *Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro*).

En la República Argentina existieron varios comandos aeroespaciales de defensa asignados a distintos teatros de operaciones con el nivel de un comando operacional, pero en la actualidad, después de varios cambios, se considera a todo el territorio argentino como un solo teatro de operaciones (TO), y no se ha logrado conformar la estructura de un comando aeroespacial de defensa acorde a la nueva situación que pareciera carecer de respaldo legal.

Este trabajo pretende examinar la aplicabilidad del comando aeroespacial de defensa en sus funciones de control del espacio aéreo de nuestro país en el marco de las leyes en vigencia y establecer el nivel de aplicación del comando aeroespacial de defensa respecto a un teatro de operaciones.

Finalmente se concluye sobre la necesidad de aplicación del comando aeroespacial de defensa estableciendo su nivel como componente dependiente del Comando Operacional, cumpliéndose la hipótesis planteada acerca de su necesaria estructura conjunta para lograr un funcionamiento acorde a los medios existentes y las imposiciones políticas.

Palabras Claves

Teatro de operaciones – Comando Aeroespacial de Defensa - Comando Operacional - Estructura- Respaldo legal.

Tabla de Contenidos

ACLARACIÓN	I
RESUMEN.....	II
Palabras Claves.....	II
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	4
MARCO LEGAL Y CONCEPTUAL	4
I.1 Seguridad o defensa	5
I.2 Defensa Aeroespacial.....	7
I.3 Seguridad.....	9
I.4 Defensa.....	10
I.5 Autoridad.....	10
I.6 Espacio y soberanía	11
CAPÍTULO II	15
SITUACIÓN ACTUAL	15
II.1 Sistema Nacional de Vigilancia y Control.....	16
II.2 Defensa Aeroespacial en el accionar conjunto.....	18
II.3 Espacio de aplicación	22
CONCLUSIÓN.....	25
BIBLIOGRAFÍA.....	30

INTRODUCCIÓN

La propuesta abordará el tema de un comando de defensa aeroespacial en el teatro de operaciones en la República Argentina como principal gestor del control del espacio aéreo en nuestro país, considerando que el contenido asignado reviste singular jerarquía en vistas del mantenimiento de la soberanía aérea, habida cuenta que nuestro país se encuentra en un proceso de cambio y adaptación en lo que respecta a la utilización de sus fuerzas armadas en la agenda de la defensa nacional.

La misión del estado es procurar el bien común mediante el ejercicio de la autoridad pública, tomando para ello numerosas decisiones y, llegado el caso, utilizando el monopolio de la fuerza, agrupando legítimamente todos aquellos actos que considere necesarios para el ejercicio de la soberanía sobre sus espacios territoriales, marítimos y aéreos.

En lo que respecta al ambiente específico del aire, no se encuentra una correspondencia entre la capacidad del estado para ejercer su potestad soberana por medio de la vigilancia y control del espacio aéreo, a través del instrumento con la aptitud para realizarlo, el comando aeroespacial de defensa, y la normativa que faculte la ejecución de dicha actividad.

En relación al párrafo anterior y en virtud de los cambios a los que han sido objeto las disposiciones legales en relación a seguridad y defensa, y autoridad aeronáutica, nos abocamos al estudio de esta problemática con la necesidad de definir el concepto y la importancia de la defensa aeroespacial, de manera de reforzar su contribución al cumplimiento de la defensa nacional y subsidiariamente a la seguridad interior y a la eficiencia del servicio de tránsito aéreo.

La investigación permitirá determinar cómo la problemática planteada afecta tanto a la defensa nacional como a la seguridad interior, conceptos éstos disgregados entre sí por normas legales en vigencia.

El trabajo estará orientado a la determinación estructural de un comando aeroespacial de defensa en el nivel operacional, donde el alcance está encaminado a que pueda ser utilizado tanto en comandos combinados como conjuntos. En este sentido, realizar una propuesta para la conformación de un comando aeroespacial de defensa resultaría un aporte para el logro de un ejercicio eficiente de la vigilancia y el control del espacio aéreo en el territorio argentino.

Abordaremos el tema aclarando que es intención definir o circunscribir al mismo dentro de la problemática en la República Argentina, específicamente en lo que respecta al ambiente aeroespacial a nivel operacional, la legislación que ampara o debiera amparar su accionar y los mecanismos utilizados o a utilizar para llegar a responder los interrogantes ya expuestos.

Como el trabajo de investigación está orientado a la determinación organizacional de las funciones en defensa aeroespacial y su conformación o no en comandos de nivel operacional, el alcance del mismo, está encaminado a que pueda ser utilizado, sirviendo como base para la estructuración propiamente dicha y para su determinación e implementación definitiva.

El aporte teórico será el de contribuir a generar la obtención de un modelo estandarizado de estructura que contemple el comando aeroespacial de defensa, la descripción de las responsabilidades de los distintos componentes y analizar la vigencia de los actuales elementos de su aplicación en el nivel operacional.

Como no hay estudios publicados en este tema en particular, más que la legislación vigente, es de esperar que este trabajo de investigación genere aportes de interés en el ámbito de aplicación.

Los interrogantes que se presentan, refieren a cómo debería estar conformada la estructura de un comando de defensa aeroespacial que permita un gerenciamiento eficiente para la vigilancia y control del aerospacio y si correspondería ser un comando funcional de la estructura del teatro de operaciones, o ser un comando dependiente del componente aéreo del teatro.

Se definen como objetivos particulares, determinar si la legislación vigente es suficiente y acorde para enmarcar las actividades a realizar por un comando

aeroespacial de defensa e identificar la posibilidad de interoperabilidad conjunta en un teatro de operaciones, entre las fuerzas armadas, la actuante autoridad aeronáutica civil, las fuerzas de seguridad o agencias de la seguridad interior.

Buscamos responder la hipótesis de trabajo planteada de establecer si la determinación de la estructura del comando aeroespacial de defensa debe ser inequívocamente conjunta para lograr un funcionamiento acorde a los medios existentes y a las imposiciones políticas.

Como criterio metodológico, se realizará una investigación cualitativa, descriptiva, utilizando fuentes primarias y secundarias, analizando documentos e información disponible en páginas *Web*, aportando experiencias al modelo metodológico mencionado.

Se analizarán las distintas leyes y reglamentos existentes de manera de obtener el apoyo del marco legal, administrativo, doctrinario y de conducción para enmarcarse dentro de ellos a la hora de determinar las estructuras orgánicas propuestas.

La estructura del presente trabajo estará compuesta por dos capítulos; en el primero de ellos se desarrollan los conceptos necesarios para entender la problemática que envuelve el diseño de un comando aeroespacial de defensa, desarrollando en el segundo un análisis de la situación actual.

CAPÍTULO I

MARCO LEGAL Y CONCEPTUAL

Para introducirnos en el tema es necesario recurrir a los orígenes del por qué la necesidad de una estructura que materialice la potestad que tiene un estado en ejercer su soberanía de forma efectiva en su espacio, específicamente en el aire.

En este sentido, el alma mater de la legislación actual, como sustento y fundamento de las normas particulares, encontramos en el marco internacional la Organización de las Naciones Unidas (ONU) que define la Seguridad Nacional como *“Situación en la que un Estado se considera resguardado contra agresiones militares, presiones políticas o coerciones económicas significativas, obteniendo con ello libertad de acción para proseguir con su propio desarrollo y progreso”*¹.

Como parte integrante de la ONU recurriremos a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que habiéndose reunido en su 25° período de sesiones (Extraordinario) celebrado en Montreal (Canadá) el 10 de mayo de 1984, incorpora el artículo 3 bis, constituyéndose en un nuevo texto al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, realizado en Chicago el 7 de diciembre de 1944².

En dicha modificación (art. 3 bis), que entra en vigencia a partir del 1° de octubre de 1998, los estados contratantes reconocen que todo estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, pero que debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. Asimismo, aclara que la disposición no debe interpretarse en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los estados estipulados en la Carta de la Naciones Unidas³.

¹ Naciones Unidas. Documento A/40/553. Capítulo I, pág. 9. Párrafo 3.

² Naciones Unidas. Documento 992. Pág. I 10.

³ *Ibidem*.

Establece también que los estados contratantes reconocen que todo estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del citado convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda la instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación y a tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional⁴.

I.1 Seguridad o defensa

A partir de lo expuesto, es necesario entonces continuar evaluando la lógica normativa para entender cómo se podría materializar un comando aeroespacial de defensa en ejercicio de la potestad del estado de mantener su soberanía aérea.

En la República Argentina, la Ley de Defensa Nacional (N° 23.554/88) establece en su artículo segundo que, “*la defensa nacional es la integración y la acción coordinada de todas las fuerzas de la Nación para la solución de aquellos conflictos que requieran el empleo de las Fuerzas Armadas (FF.AA.), en forma disuasiva o efectiva para enfrentar las agresiones de origen externo*”, donde se entiende por agresión externa la utilización de una fuerza armada por otro estado contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política propia, o en cualquier otra manera que no esté acorde con la Carta de las Naciones Unidas. (Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional, Decreto 727/06).

De la misma manera en su artículo cuarto, la mencionada ley especifica que, para aclarar las cuestiones relativas a la Defensa Nacional, se deberá tener invariablemente en cuenta la diferencia que aparta a la Defensa Nacional de la Seguridad Interior, donde la segunda estará normada por una ley especial.

En lo concerniente a éste tema, la Ley de Seguridad Interior (N° 24.059/92) estipula en su artículo segundo que la seguridad es una situación basada en

⁴ *Ibíd.*

el derecho en la cual se encuentran amparadas la libertad, la vida y el patrimonio de los habitantes, sus derechos y garantías y la vigencia de las instituciones del sistema de gobierno establecido en la Constitución Nacional de nuestro país.

Consecuentemente, al aprobarse por unanimidad en 1988 la Ley de Defensa N° 23.554, se establece en forma taxativa la supremacía civil sobre las Fuerzas Armadas, delimitando la defensa nacional a acciones de orden externo por parte de fuerzas armadas regulares. La Ley N° 24.059 de 1992 reguló el papel de la defensa interior, acotándola en la órbita de las fuerzas de seguridad.

Cabe hacer un paréntesis dentro del marco legal de nuestro país para remarcar que es, en éste contexto, cuando nace la diferencia “legal” entre seguridad y defensa, donde la responsabilidad principal respecto a la seguridad interior recae en las fuerzas de seguridad (FF.SS.), y en casos excepcionales, con limitaciones impuestas por las mismas leyes, en las fuerzas armadas (FF.AA).

Se empieza, de ésta manera, a dilucidar una problemática que se plantea ante una posible indefinición en la competencia que le cabría a un comando aeroespacial de defensa, en caso de llegar a un punto permeable entre las leyes de defensa y de seguridad interior, sin caer en el concepto de que es lo mismo el control y vigilancia del espacio aéreo, que el control de tránsito aéreo, donde el primero es función militar y el segundo es función civil.

A partir de lo expuesto, reconocemos que la columna vertebral legislativa, en lo que respecta a la actividad de la defensa nacional, son las leyes N° 23.554/88 y N° 24.059/92, donde se establecen de manera manifiesta los límites entre ésta actividad y la seguridad interior.

Ésta última ley establece también en su artículo cuarto que, la seguridad interior tiene como ámbito de aplicación espacial el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y su espacio aéreo.

De la misma manera, como con una intención más por confundir la situación, la Ley de Defensa presenta en su artículo quinto que la defensa nacional comprende los espacios en el continente, las Islas Malvinas, Georgias del Sur y

Sandwich del Sur y todos los espacios insulares, marítimos y aéreos de la República Argentina.

Sin intención de profundizar en las diferencias y similitudes existentes entre las leyes mencionadas en los párrafos anteriores, no podemos dejar de pasar por alto que la aplicación de las mismas están orientadas a espacios comunes, en el caso que nos interesa por ejemplo, el espacio aéreo, donde tranquilamente podría conformarse un comando aeroespacial de defensa tanto como cualquier comando que las fuerzas de seguridad pretendieran para materializar el control.

I.2 Defensa Aeroespacial

En lo relativo al tema específico de la defensa aeroespacial no se puede dejar de nombrar al Decreto 1407/2004, que en su artículo cuarto designa a la Fuerza Aérea Argentina (FAA), a la que le atribuye la calidad de responsable de la defensa, vigilancia y control integral del aerospacio, como entidad ejecutora del Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVYCA), quedando facultada para ejecutar todas las tareas que requiera el cumplimiento del sistema, en el marco de las responsabilidades que le asigna como propias.

Cabe aclarar que el Decreto mencionado en el párrafo precedente encontraba su fundamentación en la legislación vigente en ese año, donde la Fuerza Aérea Argentina se constituía en la Autoridad Aeronáutica Civil y Militar.

Por otra parte, se denomina “defensa aeroespacial” (directa activa) a todas aquellas medidas y actividades encaminadas a disuadir, impedir o dificultar la realización de acciones ilegales u hostiles a través del aerospacio. Comprende la vigilancia y el control de las actividades aeroespaciales (VYCA), el empleo de la caza interceptora (CI) y sistemas de armas superficie-aire (AAA) y actividades de guerra electrónica (GE)⁵.

⁵ Argentina. Estado Mayor Conjunto. Procedimientos de defensa aeroespacial directa para la acción militar conjunta (PC 23-05); pp. 4.

Para cumplir con la defensa aérea, el Sistema de Defensa Aeroespacial se sirve de cuatro procedimientos básicos: detección (exploración sistemática del aeroespacio sobre un área determinada), identificación (determinación de la condición del medio aeroespacial detectado de propio, aliado, enemigo o neutral), interceptación (guiado de los medios defensivos hasta ponerlos en contacto con los medios aeroespaciales enemigos o no identificados) y empeñamiento (acción física ejercida sobre los medios aeroespaciales enemigos o no identificados, con el objeto de lograr un determinado efecto sobre ellos. p/ej.: destruir, afectar, disuadir o compeler al aterrizaje / expulsar)⁶.

Este Sistema de Defensa Aeroespacial debe existir y funcionar desde tiempos de paz y debería estar integrado por medios del Instrumento Militar Nacional. Su gestión y coordinación se constituye en responsabilidad primaria de la Fuerza Aérea Argentina a través de un organismo que debiera determinar el Planeamiento Estratégico Militar.⁷

Por otro lado, mediante el Decreto 239/2007 se crea en el ámbito de la Secretaría de transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, una entidad nueva, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), quien sería a partir de ese momento la Autoridad Aeronáutica Nacional y ejercería como organismo descentralizado, las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico (Ley N° 17.285), en la Ley N° 19.030 de Política Aérea; en los tratados y acuerdos internacionales y todas las leyes, decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil en la república Argentina.

Por último, y reforzando la competencia que le cabe a la Fuerza Aérea, la Ley de Seguridad Aeroportuaria (N° 26.012), en su artículo nonagésimo primero señala que las misiones y funciones asignadas por la Ley 21.521 a la Policía Aeronáutica Nacional (PSA), que no le hayan sido asignadas por la mencionada ley, serán ejercidas por la Fuerza Aérea Argentina. En tal sentido, queda como responsabilidad de dicha

⁶ Argentina. Fuerza Aérea Argentina. Reglamento de Conducción operacional; pp. 40- 41.

⁷ Argentina. Estado Mayor Conjunto. Defensa aeroespacial dentro del teatro de operaciones (PC 13-05); pp. 1.

fuerza todo lo atinente, a la vigilancia y control del espacio aéreo en materia de defensa nacional.

Hasta ahora, de la lectura y análisis de las normas presentadas, aparentemente surgiría como una conclusión parcial, a pesar de la división entre seguridad interior y defensa, que toda operación necesaria para ejercer el derecho soberano del estado en su espacio aéreo recaería en la FAA. Siguiendo la misma lógica, podríamos entender como una contradicción inicial que la responsabilidad de la creación de un comando aeroespacial de defensa dependería de una fuerza que por ley (Decreto 727/2006, reglamentación de la Ley N° 23.554), debe conformarse en un ente logístico de la defensa a favor del accionar conjunto.

Sin embargo, y evidenciada una falta de coherencia entre las normas, el organismo responsable de la conducción del instrumento militar, el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMC), deja clara la intención de un ejercicio conjunto de las actividades operativas de la defensa aeroespacial a través del a publicación conjunta bajo el título de Defensa aeroespacial dentro del teatro de operaciones (RC 13-05), subordinándolas de esta manera al Comando de Operaciones Conjuntas (comando creado por Decreto 1.691/06).

I.3 Seguridad

Desde el punto de vista de su etimología, la palabra “seguridad” proviene del latín “*securitas*”, que a su vez se deriva del adjetivo “*securus*”, que se compone de las voces “se” que equivale al privativo “sin” y “curus” que corresponde a “cuidado”, lo cual da lugar al sentido de estar despreocupado, sin temor⁸.

El diccionario de la Real Academia Española define “seguridad” como “cualidad de seguro”, y “de seguridad” como locución “que se aplica a un ramo de la administración pública cuyo fin es velar por la seguridad de los ciudadanos”⁹.

⁸ <http://etimologias.dechile.net/?seguridad>. 20 de julio de 2012.

⁹ Diccionario de la Real Academia Española.
<http://buscon.rae.es/draeI/Srvlt/ObtenerHtml?LEMA=seguridad&SUPIND=0&CAREXT=10000&NEDIC>

Como adjetivo, “seguro”, se define como “libre y exento de todo peligro, daño o riesgo; cierto, indubitable y en cierta manera infalible; firme, constante y que no está en peligro de faltar o caerse; desprevenido, ajeno de sospecha.”. Aparecen, de ésta manera, dos conceptos: certeza y seguridad física propiamente dicha.

Ahora bien, es menester aceptar que la seguridad será tomada de acuerdo a los intereses particulares de cada estado (intereses vitales), es decir, que las políticas de los mismos deberían reflejar estas últimas, si acaso entendemos que la función primordial del estado es velar por el bienestar y seguridad de sus habitantes.

I.4 Defensa

“Defensa” se formó en latín a partir del verbo latino “*defenderé*”, que se derivaba, a su vez, del verbo arcaico “*fendo –ere*”, ‘incitar’, ‘estimular’, ‘golpear’, que ya no se usaba en la época clásica. A este verbo se antepuso el prefijo “*de*”, que en este caso significa ‘rechazar’, ‘repeler’, para formar “*defenderé*”, ‘rechazar a un enemigo’, ‘proteger o protegerse’¹⁰.

Con el paso del tiempo, asociado al concepto de Nación, el término defensa extendió sus alcances y se transformó en una palabra que debiera designar una política del estado, con vistas a la seguridad integral de su sociedad constitutiva, o sea, a su subsistencia, resguardo y perfeccionamiento.

Como conclusión preliminar a la exposición de los conceptos precedentes, se puede decir que tanto en lo que respecta a la seguridad interior (siendo parte de la seguridad nacional), así como la defensa nacional (siendo parte también de la seguridad nacional) con el aporte del elemento militar, encuentran un punto en común (seguridad nacional) ante lo que consecuentemente las políticas nacionales deberían reflejar sus intereses en el desarrollo de estos conceptos sinérgicamente.

I.5 Autoridad

=No. 20 de julio de 2012.

¹⁰ <http://www.elcastellano.org/palabra.php?id=2064>. 20 de julio de 2012.

La palabra “autoridad” proviene del latín "*auctoritas*", es el poder, la potestad, la legitimidad o la facultad. Generalmente se refiere a aquellos que poseen el gobierno o ejercen el mando. La autoridad también es el prestigio ganado por una persona u organización gracias a su calidad o a la competencia de cierta materia (autoridad moral)¹¹.

La autoridad está asociada a los poderes del estado. Los funcionarios estatales generalmente tienen la facultad de emitir órdenes, que deben ser acatadas siempre que actúen con respecto a las leyes y normas vigentes. La autoridad, en consecuencia, es una forma de imperio, ya que exige o pide la obediencia de los demás. Sin acatamiento no existe la autoridad¹².

Si seguimos la definición del Diccionario de la Lengua, la autoridad es: "Potestad, facultad, legitimidad. Poder que gobierna o ejerce el mando, de hecho o de derecho. Persona revestida de algún poder o mando"¹³.

Irrefutablemente, el Estado Argentino tiene la autoridad, delegada democráticamente por sus ciudadanos, de ejercer su derecho a la defensa y seguridad, apoyándose para ello en un marco normativo acorde a los intereses vitales expresados en el Preámbulo de la Constitución. A su vez, ésta autoridad es delegada, como ya se ha visto, para el caso exclusivo del espacio aéreo en un instrumento con la habilidad técnica específica para poder ejercerla, la Fuerza Aérea.

I.6 Espacio y soberanía

Para la elaboración del concepto de “espacio”, de acuerdo a lo que define el tratadista jurídico Federico Videla Escalada, es necesario aclarar su diferencia con el aire. Nos dice: "*el espacio es el continente y el aire es el contenido*". Concluye que el aire es un elemento impalpable, sin límites ni medidas, concedido de movimiento y

¹¹ <http://definicion.de/autoridad/>. 20 de julio de 2012.

¹² *Ibíd.*

¹³ Diccionario de la Real Academia Española.
<http://buscon.rae.es/draeI/Srvlt/ObtenerHtml?LEMA=autoridad&SUPIND=0&CAREXT=10000&NEDIC=No>. 20 de julio de 2012.

fluidez permanentes e inseparables a su carácter físico de masa gaseosa, que nos da como consecuencia la imposibilidad de apropiarnos de él. Por el contrario, añade, el espacio es susceptible de apropiación al menos en cierta medida y, por consiguiente, es apto para ser objeto de derechos de soberanía y dominio¹⁴.

Cuando hablamos del “espacio aéreo” como concepto jurídico, hacemos referencia a un ámbito susceptible de apropiación, que puede ser delimitado y sobre el cual el hombre y los estados pueden ejercer derechos. *“Es otro componente más del territorio del Estado, tanto terrestre, como mar territorial. Es la columna de aire que se encuentra por encima de todo esto. Queda sometido a la soberanía del Estado. Esto supone una necesidad de autorización del Estado a una aeronave de un tercero”*¹⁵.

La soberanía como concepto del derecho internacional apela a una autoridad universal de la que gozan los estados, emancipados unos de otros pero iguales en derechos. La soberanía nacional significa, desde el punto de vista del derecho internacional dos cosas: primero, el reconocimiento del derecho exclusivo y universal del estado a promulgar en su territorio normas jurídicas, es decir, el reconocimiento del poder de tomar la última decisión sobre personas y cosas en su territorio. En segundo lugar, en las relaciones exteriores la no sumisión a otros estados, pues a todos ellos les reconoce el derecho internacional igual autoridad: *par in parem non habet imperium* (nadie tiene potestad sobre su igual).

Siguiendo, en el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, convención de Chicago del 7 de diciembre de 1944, en su primera parte, capítulo I (principios generales y aplicación del convenio), artículo primero dice: *“Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.”*

Como podemos observar, el espacio aéreo es parte integrante del territorio estatal, es como éste, inviolable, razón por la cual el sobrevuelo y aterrizaje de cualquier aeronave, tanto civil como militar, están prohibidos, en principio, salvo que

¹⁴ Videla Escalada, 1979: 60.

¹⁵ Derecho Internacional. Espacios Aéreos. <http://www.entor.no/CH/Der/ch-de-int-015.htm>. 23 de julio de 2012.

exista un acuerdo consignado en un tratado internacional o en un permiso especial del gobierno.

Para regular esta situación, el Convenio de Chicago establece una distinción entre "aeronaves de estado" y "aeronaves civiles o privadas". A la primera clase corresponden las aeronaves "*utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía*" y para ellas está terminantemente prohibido volar "*sobre el territorio de otro Estado*" o aterrizar en él, salvo autorización especial y siempre que se realice el vuelo "*de conformidad con las condiciones de la autorización*" mencionada¹⁶.

La segunda clase de aeronaves son, por exclusión, las que *no* se encuentran comprendidas dentro de las llamadas "de estado" y el Convenio de Chicago, a efectos de la regulación del sobrevuelo, distingue entre las que se utilizan o no, en "servicios internacionales regulares".

A las aeronaves que *no* se dedican a tales servicios, se las autoriza a penetrar en el territorio de los estados "o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo", a reserva del "derecho del estado sobrevolado" de exigirles aterrizar¹⁷.

Es decir, las aeronaves civiles que no prestan servicios internacionales regulares, tienen el llamado pasaje inofensivo o tránsito inocente, con lo que se quiere significar el privilegio de volar sobre el territorio sin aterrizar, como lo precisa el Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional de 1944. A estas aeronaves, igualmente, se les concede la llamada escala técnica, por la que se entiende el privilegio de aterrizar para fines no comerciales.

Se puede decir entonces, que las normativas, en las que se deben incluir todos aquellos tratados internacionales suscriptos por el país, determinan sin posibilidad a otras interpretaciones que todo estado tiene el poder de ejercer su soberanía en sus

¹⁶ Naciones Unidas. Documento 7300 de la Organización de Aviación Civil. Primera parte, Capítulo I, Art. 3.

¹⁷ Naciones Unidas. Documento 7300 de la Organización de Aviación Civil. Primera parte, Capítulo II, Art. 5.

espacios, por medios de las entidades que considerara oportunas para ejercer esa potestad soberana.

Inevitablemente, en el minuto en que una aeronave entra en el espacio aéreo de un estado sin tener autorización, o teniéndola, sin cumplir las condiciones en que le fue otorgada, surge el interrogante sobre que clases de medidas puede utilizar el estado para hacer respetar su soberanía. Indudablemente, ante lo desarrollado en el presente trabajo, sólo podemos responder que el estado debe utilizar su poder a través del medio más idóneo para tal fin.

CAPÍTULO II

SITUACIÓN ACTUAL

La OACI establece en sus directivas y recomendaciones (las cuales en la práctica tienen valor de “ley” para los estados contratantes) que para sostener la actividad aeronáutica de un país, los estados deben proveer una autoridad aeronáutica, una infraestructura aeroportuaria y una infraestructura de navegación aérea. Es decir, que cada estado debe tener una dependencia capacitada para ejercer la autoridad delegada por el mismo.

La Fuerza Aérea estuvo hasta no hace mucho tiempo directamente involucrada en el control del tránsito aéreo, por medio de lo que fue el Comando de Regiones Aéreas (CRA), así como también en el control y vigilancia del espacio aéreo, de manera permanente e ininterrumpida, constituyéndose en ese entonces, como sabemos, en la autoridad aeronáutica (ej.: el control de la aviación civil se llevaba a cabo a través de lo que era el Comando de Regiones Aéreas dependiente de la F.A.A., el control policial aeroportuario por parte de la Policía Aeronáutica Militar, dependiendo también de la F.A.A.)

A partir del concepto de disuasión, en cuanto a la inducción a desistir de alguna acción o propósito, la actividad de control aeroespacial ejercida por la Fuerza Aérea definitivamente contribuye a lo encomendado en el artículo segundo de la Ley de Defensa.

Continuando en la línea temporal, con el quiebre efectuado entre defensa y seguridad interior, y más aún, ante la creación de una Autoridad Aeronáutica Civil (ANAC) la Fuerza Aérea se encuentra en el medio de normativas legales que precariamente justifican el accionar de un comando aeroespacial de defensa en funciones de ejercicio de la fiscalización del espacio de interés.

El Código Aeronáutico (Ley N° 17.285/67) habla de la autoridad aeronáutica y establece para ésta el poder de “fiscalización”, no el poder específico de policía, asignándolo al Estado Nacional.

Para una mayor comprensión, se define que *“el poder de policía del estado implica la potestad jurídica en virtud de la cual el estado impone por medio de la ley limitaciones al ejercicio de los derechos individuales, a los que no puede alterar, en tanto este poder describe una facultad de esencia legislativa que implica la posibilidad de reglamentar y por ende limitar derechos”*¹⁸.

La clara intención de cimentar la dirección civil sobre el instrumento militar, sigue manifestándose con el correr del tiempo, asiéndose para ello del poder de la legislación, enmarcando su accionar y delimitando sus potestades, antaño muy superiores, si acaso, sobredimensionadas.

La Fuerza Aérea no escapa a la realidad nacional, ante lo cual se llega al final con un puñado de leyes que le fueron sacando responsabilidades de su ámbito, tales como los del control del tránsito aéreo, servicio meteorológico y policía aeronáutica.

II.1 Sistema Nacional de Vigilancia y Control

A pesar de todo lo enunciado, y ante una necesidad realmente ineludible, a partir del proyecto del Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVYCA), se establece que debido al incremento evidenciado en la actividad de vuelos “ilícitos” (haciendo referencia a vuelos no permitidos legalmente) a nivel mundial y más específicamente a nivel regional, relacionados con el contrabando y el uso del medio aéreo como elemento terrorista, se hace imprescindible poder contar con radares y sistemas que realicen un control efectivo del aeroespacio, de manera de proteger el tránsito aéreo en el ámbito nacional, el desarrollo económico y la seguridad de las fronteras ¹⁹.

Este Sistema debiera permitir a la Fuerza Aérea cumplir en forma segura con los acuerdos regionales inclinados a constituir la vigilancia y el control del aeroespacio entre países limítrofes, siendo el organismo operativo, técnico y logístico que cuenta en su estructura orgánica con los recursos humanos idóneos para hacer frente

¹⁸Poder de policía. Concepto. <http://www.ptn.gov.ar/Dictámenes/s240-091.htm>. 23 de julio de 2012.

¹⁹ Argentina. Poder Ejecutivo de la Nación. Decreto 1407/2004.

a la elaboración de las especificaciones técnicas y a la administración y control de las incorporaciones de equipamientos que en cada etapa de concreción del Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial se realicen ²⁰.

De igual manera, en el anexo I del mencionado proyecto (propósito del sistema) enuncia que se debe permitir al Estado Argentino, por medio de la Autoridad Aeronáutica, que corresponde a la Fuerza Aérea Argentina, ejercer el control de todos los movimientos en el espacio aéreo, incluidos los provenientes desde y hacia naciones vecinas, asistiendo de esta manera al cumplimiento de las tareas de la defensa aeroespacial y a prestar un eficiente servicio de tránsito aéreo²¹.

Situándonos en el año dos mil cuatro, año de promulgación del decreto del Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial, podía confirmarse la responsabilidad en el ámbito de la Fuerza Aérea respecto al control y gestión del espacio aéreo, constituyéndose en la única autoridad aeronáutica. Tres años más tarde, año dos mil siete, se presenta un cambio trascendental, que se buscaba hace tiempo, que se esperaba, pero no de la forma abrupta con la que finalmente se presentó, el traspaso del control del tránsito aéreo a un ente civil.

Los fundamentos de éste cambio fueron varios, entre ellos podemos nombrar que la centralización de la administración de la aviación civil en la esfera de un organismo militar no era compatible con las recomendaciones formuladas por la Organización Internacional De Aviación Civil (OACI), a través de sus documentos 8335- AN/879 ("Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones"); 9734 AN/959 ("Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional") y PNUD-OACI RLA/86/031 ("Manual Guía de Aviación Civil")²².

Como se puede observar en párrafos anteriores, esta división fue cimentada en el Decreto 239/07 con la creación de la ANAC. A partir de este momento debemos considerar la existencia de una única autoridad aeronáutica nacional, tal como

²⁰ *Ibíd.*

²¹ *Ibíd.*

²² Argentina. Poder Ejecutivo de la Nación. Decreto 239/2007.

lo expresa el decreto, dejando de lado la intervención de la Fuerza Aérea en la materia, aunque es menester resaltar que la ANAC, como bien lo dice su nombre, es una entidad para la aviación civil, representando al estado en esa materia, dejando abierta la puerta o interrogante ante la necesidad de una autoridad militar ante los ojos de la defensa.

Dentro de las funciones establecidas a este nuevo ente podemos citar, *“el de ejercer la fiscalización y control..., el tránsito aéreo y las comunicaciones,..., las actividades generales de la Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la REPUBLICA ARGENTINA”*²³.

Ahora bien, para ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional, el sistema de defensa aérea materializado por los medios de la Fuerza Aérea, debe tener conocimiento en tiempo real de cuantas actividades y movimientos aéreos tengan lugar en dicho espacio aéreo, por lo que esta división de servicios de tránsito aéreo por un lado, y la vigilancia y control por otro, no significa que deban ser tomados individualmente, ya que al operar en un espacio en común, sin mayores reflexiones, salta a la vista que debe ser parte de un todo coordinado.

Por lo planteado en el párrafo anterior, y atendiendo ésta problemática, el Poder Ejecutivo transfiere (restablece) las funciones de control de la prestación de los servicios de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar operativo del control aéreo a cargo de la Administración Nacional de Aviación Civil al ámbito de la Fuerza Aérea Argentina²⁴.

II.2 Defensa Aeroespacial en el accionar conjunto

Como punto de partida, a modo de ofrecer un fundamento al accionar del instrumento aéreo sin que sea considerado dentro de la seguridad interior, indefectiblemente debía aparecer la necesidad de un sistema de defensa capaz de asegurar las condiciones de seguridad necesarias de acuerdo a la situación planteada.

²³ Argentina. Poder Ejecutivo de la Nación. Decreto 1770/2007.

²⁴ Argentina. Poder Ejecutivo de la Nación. Decreto 1840/2011.

La Resolución MD N° 1539/08 designa en su Art. 3 al Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas como autoridad de aplicación de la resolución (SINVYCA) y en el Art. 4 estipula que conforme a lo que establezca el planeamiento militar conjunto y hasta la creación de un Comando Componente Aeroespacial en el ámbito del Comando Operacional del Estado Mayor Conjunto, el Comando de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina (Actual Comando de Alistamiento y Adiestramiento) debería ejercer las funciones de vigilancia, reconocimiento y control operacional de aeroespacio.

Así pues y sin haberse creado aún el comando componente aeroespacial, y a partir de la necesidad manifiesta de sus capacidades, bajo las circunstancias de encuentros de los Jefes de Estado de diferentes países en el territorio argentino, surge el imperativo de facultar legalmente a la Fuerza Aérea para que actúe no sólo disuasivamente, sino efectivamente llegado el caso.

Tenemos entonces un nuevo protagonista en esta trama legal: decretos presidenciales de activación de Sectores de Defensa Aeroespacial, en Mar del Plata, Bariloche, Córdoba y San Juan, a fin de cooperar con las medidas de seguridad a implementarse durante el desarrollo de la Reunión de Presidentes.

A partir de estas reuniones de Jefes de Estado y la consecuente implementación de decretos varios activando sectores de defensa, se puede rescatar que se impuso la necesidad de adoptar medidas para preservar los intereses vitales, que resultó necesario el establecimiento de sectores de defensa integrados por medios de la Fuerza Aérea Argentina y del Ejército Argentino para cumplimiento de la misión establecida y que se aprobaron “reglas de empeñamiento²⁵” que determinaron los procedimientos a y que establecieron las atribuciones y limitaciones a la libertad de acción en el empleo del instrumento militar, regulando la intensidad y modalidad en el uso de la fuerza ante las distintas situaciones que se pudieron presentar²⁶.

²⁵ Delinean las circunstancias y limitaciones, consideran entre muchos otros aspectos: la definición de "acto hostil"; las restricciones y condiciones para abrir fuego; la magnitud y duración de la violencia a desplegar; las limitaciones de blancos, tácticas, técnicas y de espacios geográficos, etc.

²⁶ Argentina. Poder Ejecutivo de la Nación. Decreto 1103/2010.

Debe observarse que el Jefe del Estado Mayor Conjunto es el responsable del empleo de los medios militares en tiempos de paz a través de una instancia permanente encargada de la dirección y coordinación de la actividad operacional (Comando operacional)²⁷.

De lo expuesto ciertamente se puede afirmar que las FF.AA. pasaron a ser organismos logísticos y de adiestramiento, recayendo la responsabilidad de la ejecución de las tareas operativas, en tiempo de paz, en el Comando Operacional, dependiente del Estado Mayor Conjunto (EMCO). Consecuentemente, la Fuerza Aérea ejecuta la defensa aeroespacial dependiendo operativamente del Comando Operacional del EMCO. Es un hecho que el sistema de defensa organizado deberá basarse fundamentalmente en los medios de la F.A.A., por ser las actividades de la Defensa Aérea acciones afines con la naturaleza propia de la Fuerza Aérea.

Por otra parte, viendo un poco la evolución legislativa en este aspecto, se puede inferir que a pesar de la taxativa delimitación entre defensa y seguridad interior, en situaciones puntuales, se acepta el accionar de la Fuerza Aérea desempeñándose en su rol de vigilancia y control del espacio, determinando inclusive reglas de empeñamiento que justifican el derribo, una cuestión que no abordaremos.

A modo de ejemplo claro de la necesaria evolución legislativa, el Poder Ejecutivo de nuestro país establece como norma rectora un decreto ante una necesidad particular de definir responsabilidades y tareas en la vigilancia y control.

De esta manera establece el operativo Escudo Norte materializado por una fuerza de tarea conjunta, que tendrá por objetivo incrementar la vigilancia y el control del espacio terrestre, fluvial y aéreo de jurisdicción nacional en las fronteras noreste y noroeste.

Instruye al Ministerio de Defensa para que, en el ámbito de su competencia, adopte todas las medidas administrativas, operativas y logísticas necesarias para intensificar las tareas de vigilancia y control de los espacios de jurisdicción nacional por parte de las fuerzas armadas, tomando como considerando que en el ámbito de la defensa reside la responsabilidad de realizar las tareas de vigilancia,

²⁷ Argentina. Poder Ejecutivo de la Nación. Decreto 727/2006.

identificación, control y reconocimiento de los espacios de jurisdicción nacional, brindando los datos obtenidos en el ejercicio de su competencia a los distintos organismos del Estado Nacional que los requieran”²⁸.

Pareciera a simple vista que la normativa jurídica sobre el tema tratado, en virtud por la cual se ordena la realización o abstención de tal o cual acto, se ha ido complementando de manera tal de presentarnos una realidad completa y suficiente en sí misma para justificar el accionar coordinado de un sistema aeroespacial de defensa, representado indiscutiblemente por la Fuerza Aérea Argentina.

Es un hecho la existencia de una conciencia por parte de la Autoridad Pública por la necesidad de la defensa integral de su espacio soberano (en este caso el espacio aéreo es el que nos interesa), pero lo que pareciera servir y ser suficiente, posiblemente no lo sea frente a situaciones de mayor complejidad, más aún tomando como una certeza que el control del espacio aéreo soberano debe ser en la totalidad del territorio y no en porciones del mismo.

A todo ello vale aclarar que el concepto de fuerza de tarea conjunta, está referido a una estructura de carácter temporal, para el cumplimiento de una tarea determinada acotada en el tiempo, que se ha ido extendiendo desde su creación a la fecha sin probable término para caducar.

Finalmente y en relación a la evolución paulatina que sufre la legislación, en busca de un orden y en una intención de delimitar responsabilidades encontramos que, frente al ejercicio regular de sus funciones de vigilancia y control del espacio aéreo, las Fuerzas Armadas, tomando conocimiento de Tránsitos Aéreos Irregulares (TAIs), deben establecer un procedimiento de transmisión de la información en estado neutro al Sistema de Seguridad Interior a los efectos que correspondieren²⁹.

Ante lo cual, la información relativa a Tránsitos Aéreos Irregulares (TAIs) recibida por mecanismos técnicos de vigilancia y control de las Fuerzas

²⁸ *Ibíd.*

²⁹ Argentina. Ministerio de Defensa y Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. B.O. 05/01/09 – Resolución Conjunta 1517/2008-MD y 3806/2008-MJSyDH.

Armadas debe canalizarse hacia el sistema de seguridad interior, con noticia simultánea al Estado Mayor Conjunto, conforme un instructivo elaborado a tal efecto³⁰.

Para acentuar lo precedente y de acuerdo al Documento 9433-AN/926 “Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles” en el punto 1.2 se establecen las circunstancias en las que puede producirse una interceptación, donde los pilotos al mando de aeronaves civiles deben saber que puede llevarse a cabo una interceptación en el caso de que las autoridades militares, aduaneras o policiales de un estado consideraran que alguna de esas circunstancias se presentan.

Como ejemplo podemos citar la implementación de un sistema de vigilancia y control, el establecido por el Estado vecino de Brasil, donde conscientes de la problemática, y de sus capacidades como claves para estabilizar lo que representaba un problema a la Seguridad Nacional, idearon un eficaz medio para llevar a cabo esfuerzos de vigilancia, control e interceptación.

La Fuerza Aérea Brasileña organizó sus medios y desarrolló el proyecto Sistema de Vigilancia para la Amazonia Brasileña (SIVAM), donde involucra una serie de dependencias civiles y militares.

Asimismo, comenzó a regir en Brasil la “ley de Abate”, la que permite a la Fuerza Aérea Brasileña derribar aviones cuyos pilotos no se identifiquen o se nieguen a aterrizar. El objetivo de la ley, aprobada durante el gobierno de Fernando E. Cardoso (reglamentada por el Presidente Luiz Inacio Lula da Silva), es evitar que el espacio aéreo de la selva amazónica sea utilizado para el transporte de drogas y armas.

A pesar de que en La República Argentina no se ha implementado un sistema cívico militar en lo que respecta a las dependencias de vigilancia y control, existe una orientación a solucionar el problema planteado por medio de otro mecanismo, que a mi entender podrían entorpecer la reacción de los medios de defensa aeroespacial en caso de necesitarse una reacción inmediata de los mismos. Aún así, no puede dejarse pasar por alto que la intención en éste aspecto es la de buscar una solución que por ahora se restringe a situaciones particulares.

II.3 Espacio de aplicación

³⁰ *Ibíd.*

Por lo expuesto podemos ver la importancia y la necesidad de implementar un sistema de vigilancia y control, un comando aeroespacial de defensa, que contribuyendo definitivamente a la protección de los intereses vitales de nuestro país debe estar en posición de actuar en todo el territorio de la República Argentina.

Cuando se hace referencia a un teatro de operaciones en tiempo de paz, espacio de aplicación del comando aeroespacial, se habla implícitamente de La República Argentina en toda su extensión, de acuerdo a lo explicitado por la Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas (Decreto 1691/ 2006), donde por supuesto queda abierta la posibilidad de crear o nombrar otros que fueran necesarios por medio de mecanismos constitucionales.

Como ya se ha nombrado, existe en la órbita del Estado Mayor Conjunto el Comando Operacional, por medio del cual se conducen todas las operaciones en desarrollo, inclusive a todas aquellas referidas a la defensa aeroespacial que se están ejecutando en la actualidad, bajo el área dependiente orgánicamente de éste denominada Fortín II, que constituye la misión principal del citado comando.

Sin embargo, la publicación conjunta RC 13-05 (Defensa aeroespacial dentro del teatro de operaciones), en su anexo I, nos ilustra taxativamente como debe ser la estructura del sistema en tiempos de paz, nombrando un comando de operaciones aeroespaciales con su estado mayor y tres regiones dependientes (noroeste, centro y sur).

No queda claro si al hablar de un comando de operaciones, que debiera estar en la órbita del Estado Mayor Conjunto, se hace referencia a un comando de nivel operacional o un comando componente. Sin embargo, y como ya se ha expuesto, ante la existencia del Comando Operacional, de quien dependen las operaciones en ejecución, tendría que entender que el citado comando de operaciones aéreas tiene que ser un comando componente del operacional.

Ante la situación planteada en el párrafo anterior, cabe mencionar que en la órbita del Estado Mayor Conjunto existen dos comandos de nivel operacional ; el Comando Operacional y el Comando Conjunto Territorial de la Zona del Interior (COTERIT), encargado éste último de planificar y ejecutar la protección interior y los asuntos territoriales, contribuyendo a apoyar a los teatros de operaciones y áreas estratégicas entre otra actividades.

Se puede decir entonces que existen en paralelo dos comandos de nivel operacional, donde, recordemos, el espacio de los mismos es compartido, la totalidad del territorio. De todos modos, en el caso planteado, las actividades operativas siguen recayendo en el Comando Operacional, ante lo cual se puede decir que no hay superposición de jurisdicciones por llamarlo de alguna manera.

Cuando se habla de actividades operativas, en ellas inevitablemente se deben incluir las destinadas al desarrollo del sistema aeroespacial de defensa. Entonces, en este caso, se podría hablar de una superposición de “jurisdicciones” en este sentido si acaso se planteara la existencia de un comando de operaciones aeroespaciales a nivel operacional. Por lo precedentemente planteado podríamos plantear la inviabilidad de otro comando a nivel operacional conduciendo operaciones reales.

Teniendo en cuenta lo expuesto en párrafos anteriores y sin dejar de lado la escasez de medios precisos para llevar a cabo la actividad necesaria de un sistema aeroespacial de defensa, debe quedar claro que su conformación debe atender requerimientos a nivel nacional, aferrándose para ello de todos los medios que le posibiliten cumplir su misión, sin importar el origen específico de ellos con la única condición de ser estatales y ser conducidos con el principio de Unidad de Comando, es decir, bajo la órbita de lo que llamo el Comando Aerpoespacial de Defensa.

Lo hasta aquí planteado refleja una situación que se dilata cada vez más en el tiempo sin lograr una solución definitiva. Sin embargo, somos consientes que cada vez más se hace necesario y urgente contar con estructuras organizacionales militares que permitan el incremento y fortalecimiento de las capacidades operativas disponibles para la materialización eficiente de las tareas que les son impuestas y propias *per se*.

CONCLUSIÓN

Tras la realización de la investigación con vistas al logro de una mayor optimización del sistema de control y vigilancia aeroespacial es posible concluir que:

El espacio aéreo es un medio único en el que todos los usuarios requieren respuesta a sus necesidades, ante lo cual no puede existir una división del mismo en civil y militar. Dada la multiplicidad de requerimientos, en algunos casos contrapuestos, de las organizaciones civil y militar, el uso flexible del espacio aéreo requiere una adecuada coordinación, tanto en lo relativo a su legislación y su estructuración, como a la gestión del tránsito aéreo.

Debe advertirse como las actividades aéreas civiles pueden afectar directamente a la defensa, por ejemplo mediante sobrevuelo de áreas restringidas, fotografía aérea, etc.

Atendiendo al primer objetivo planteado (aplicabilidad del comando aeroespacial de defensa en sus funciones de control del espacio aéreo de nuestro país en el marco de las leyes en vigencia), se puede comprobar que a pesar de la expresa diferenciación entre seguridad y defensa que presente en la legislación vigente existe, de todas maneras, la intención y aceptación política de la necesidad de un control y vigilancia por parte del instrumento militar, utilizando para ello directivas particulares y puntuales plasmadas en la activación de sectores de defensa o el caso específico del Operativo Fortín II.

En lo referente a los conceptos de seguridad y defensa se concluye que si bien se presentan como antagónicos y separables, mantienen una relación funcional plasmada en el ejercicio de la soberanía por medio de elementos militares en coordinación constante con elementos de seguridad. Se comprueba que como conceptos, abarcan distintos campos del quehacer nacional, sin que ello implique una militarización estatal, donde la misión de un comando aeroespacial de defensa, a través de su eficacia aún en el marco interno, es contribuir con las intenciones del poder político.

De acuerdo a las imposiciones legales para el accionar conjunto, es menester evitar de toda manera cualquier forma de duplicidad de recursos y esfuerzos, donde decisivamente el medio idóneo para la actividad de vigilancia e interceptación se

encuentra en manos de la Fuerza Aérea, contribuyendo definitivamente con los intereses del estado en lo que respecta tanto a defensa como a seguridad, actuando de manera disuasiva y efectiva, de ser necesario.

Por lo expresado, es solamente un comando aeroespacial de defensa, quien debiera ordenar la interceptación de una aeronave, civil o militar, identificada o no identificada, asegurando las coordinaciones necesarias con las agencias intervinientes.

Es concluyente que para obtener interoperabilidad conjunta y con otras agencias estatales, la estrecha coordinación entre los dispositivos civiles y militares debe ser uno de los principios fundamentales de la nueva estrategia, donde el estado mayor del comando aeroespacial de defensa deberá tener una gran responsabilidad en la planificación, conducción y supervisión de dichas coordinaciones.

Se hace referencia al comando aeroespacial de defensa como un comando específico simplemente por ser la Fuerza Aérea la que proporciona las fuerzas más significativas para que lo integren, pero de acuerdo a lo investigado y analizado debe ser un comando conjunto con medios aptos de todas la FFAA. y cualquier otro medio apto de las FFSS. que puedan contribuir al objetivo de la defensa aeroespacial, y por ello es que la consideramos como una operación integral.

Es un hecho que el Estado Mayor Conjunto debe ser el órgano de conducción y planeamiento de las operaciones por medio del Comando Operacional, pero al no poseer las características ni organismos técnicos está claro que debe utilizar aquellos más aptos, tomándolos de los órganos logísticos del instrumento militar, las FFAA.

En este sentido, y atendiendo al segundo objetivo planteado (establecer el nivel de aplicación del comando aeroespacial de defensa respecto a un teatro de operaciones), las operaciones aeroespaciales de defensa deberán ser conducidas por el mencionado comando aeroespacial, en una estructura idéntica a la especificada para un teatro de operaciones en tiempo de guerra, es decir, dependiente de un comando superior en el nivel operacional (en la paz el Comando Operacional) que delega la responsabilidad en el comando específico para el cumplimiento de la misión.

Asimismo, tratando de maximizar el principio de conducción centralizada y ejecución descentralizada, el comando componente de defensa aeroespacial deberá tener la responsabilidad de la planificación y ejecución de las operaciones de defensa, teniendo que responder y siguiendo los criterios del Comando Operacional tal cual lo haría al comandante de teatro en una situación de guerra.

Sin lugar a dudas, materializar un comando como el expuesto significaría un gran esfuerzo económico y material, ante lo que su aplicación debe darse progresivamente de acuerdo a las prioridades establecidas en las zonas de interés, evitando recurrir a soluciones parciales, como la Fuerza de Tarea Fortín II, pero estableciendo taxativamente y definitivamente su organización funcional en el ámbito del Estado Mayor Conjunto.

Evidentemente, la defensa aeroespacial depende de medios aptos para su consecución, ante lo que cabría preguntarse si los medios de artillería antiaérea o de interceptación son medios necesarios ante la imposibilidad legal de un derribo. Ésta respuesta debe ser dada en la medida que se consideren las consecuencias que puedan surgir teniendo en cuenta que el nuestro es un país de grandes centros demográficos e industriales.

En relación a los conceptos expuestos en el párrafo anterior, cabe mencionar que los medios de defensa (caza interceptora y artillería antiaérea) fueron necesarios, y lo seguirán siendo, tomando como antecedente la activación de los sectores de defensa en relación a reuniones de presidentes en el territorio argentino.

Es recomendable establecer nuevas líneas de investigación referente a la estructuración del espacio aéreo, donde la misma debería tener como objetivo optimizar la utilización de dicho espacio evitando al máximo las restricciones y compatibilizando las necesidades de todos los usuarios. El diseño debe tender a evitar desmembraciones del espacio aéreo, respetando las restricciones de uso derivadas de las necesidades de la defensa nacional y otros intereses nacionales. Si bien en algunos casos no podrá ser evitada la división de espacio aéreo, debe tenerse presente que las condiciones de las restricciones impuestas deben limitarse a lo estrictamente necesario.

Por último y apoyando al punto anterior, la Gestión de Tránsito Aéreo debe tener por objeto evitar la segregación permanente del espacio aéreo y conseguir un uso compartido de éste basado en las necesidades de cada momento, facilitando y

manteniendo un flujo ordenado y seguro del tránsito aéreo, asegurando en todo momento la interacción de las autoridades civiles y militares, incluyendo los procedimientos y mecanismos ante la necesidad de precedencia de una autoridad sobre la otra.

Es necesario reforzar el concepto de resiliencia y provocar la evolución los medios y los métodos de vigilancia y control del espacio aéreo y desarrollar una capacidad de reacción de los poderes públicos más rápida y más amplia. El dispositivo de comunicación, de información y de alerta debe ser un elemento clave buscando la prevención y la gestión de situaciones conflictivas y más aun, para situaciones de conflicto.

No puede dejar de implementarse, para dichas tareas de vigilancia y control aeroespacial (especialmente ante la posible necesidad de una interceptación), la asignación conjunta de objetivos operacionales a los medios de seguridad interior así como a las fuerzas armadas.

Finalmente, vale aclarar, que los militares se subordinan a la autoridad civil donde, tanto la seguridad interior como la defensa se debe operacionalizar sobre la base de una interacción entre los actores para el logro de los objetivos. Esto no significa, que este proceso de cambio deje de ser observado, sino que por el contrario, sea objeto de continuos estudios para que no se desvíe de su camino original, fortaleciendo un sistema de defensa integral altamente participativo.

Como se ha visto, los procesos del control del espacio aéreo son complejos y deben ser adaptables a la naturaleza dinámica de la situación reinante en el momento. Sin embargo, el gerenciamiento del espacio aéreo se está haciendo cada vez más difícil con la proliferación de situaciones iniciadas por tránsitos no cooperativos.

Las operaciones, hoy y en el futuro próximo, presentan un número de desafíos que deben ser solucionados con eficacia si se desea evitar el riesgo al personal y a los ya escasos medios, y sobre todo ejercer efectivamente un control aeroespacial acorde al concepto de Defensa Aereoespacial, concurrente a la Defensa Nacional.

No hay solución si la intención sigue siendo la de buscar un marco legal y a posteriori tratar de adecuar la realidad a éste. Muy por el contrario, contribuyendo a este tipo de evolución en el concepto de empleo de las FF.AA. y de acuerdo a cómo se

han ido planteando las circunstancias, es necesario amoldar lo existente buscando consolidar un único documento legal que abarque lo hasta ahora desarrollado, especificando y aclarando las responsabilidades y consecuencias legales que podrían presentarse a los distintos elementos humanos del sistema.

BIBLIOGRAFÍA

Artículos

Bergamaschi, Jorge. Com. (R). *La conducción de nuestra defensa nacional en el siglo XXI*. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. Boletín Instituto de Seguridad Internacional y Asuntos Estratégicos número 41, diciembre 2006.

De Vergara, Evergisto. Gr.Div.(R). *Las diferencias conceptuales entre Seguridad y Defensa*. Instituto de Estudios Estratégicos de Buenos Aires. Febrero de 2009.

Hillgruber, Christian. *Soberanía, La defensa de un concepto jurídico*. Revista InDret para el análisis del derecho. Barcelona, febrero de 2009.

Montenegro, Ruben. Brig (R). *Sobre la Fuerza Aérea Argentina y su relación con las nuevas amenazas*. Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea, Buenos Aires, 2º edición, año 2000.

Runza, Ricardo. *Misiones, despliegue y organización de las Fuerzas Armadas de Argentina, Brasil y Chile*. Revista Fuerzas Armadas y Sociedad. Buenos Aires. Año 18, N° 1-2.

Rut, Diamint. *Defensa, seguridad y estado de derecho. Reforma de las fuerzas armadas en América latina y el impacto de las amenazas irregulares*. Woodrow Wilson International Center for Scholars Reports. Washington. N° 20, Agosto 2008.

Libros

Videla Escalada, Federico. *Manual de derecho aeronáutico*. Buenos Aires. Víctor P. Zavalía. Editor. 1979.

Leyes, decretos y reglamentos

Argentina. Honorable Congreso de la Nación Argentina. Ley de Defensa Nacional N° 23.554. Buenos Aires. 26 de abril de 1988.

Argentina. Honorable Congreso de la Nación Argentina. Ley de Seguridad Interior N° 24.059. Buenos Aires. 17 de enero de 1992.

Argentina. Honorable Congreso de la Nación Argentina. Ley de Seguridad Aeroportuaria N° 26.102. Buenos Aires. 22 de junio de 2006.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Ley N° 17.285. Código Aeronáutico. Buenos Aires. 23 de mayo de 1967.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 1407/2004. Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial. Buenos Aires. 15 de octubre de 2004.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 239/2007. Administración Nacional de Aviación Civil. Buenos Aires. 19 de marzo de 2007.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 1770/2007. Programa General de transferencia de la ANAC. Buenos Aires. 03 de diciembre de 2007.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 1103/2010 sobre la Instalación y Activación del Sector de Defensa Aeroespacial San Juan, a Fin de Cooperar con las Medidas de Seguridad a Implementarse Durante el Desarrollo de la Reunión de Presidentes del Mercado Común del Sur en la Provincia de San Juan. Buenos Aires. 30 de julio de 2010.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 727/2006. Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional. Buenos Aires. 13 de junio de 2006.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 1691/2006. Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. 22 de noviembre de 2006.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 1091/2011, establecimiento de Operativo Escudo Norte. Buenos Aires. 21 de julio de 2011.

Argentina. Poder Ejecutivo Nacional. Decreto 1840/2011, Aviación Civil. Santa Cruz, Río Gallegos. 12 de noviembre de 2011.

Argentina. Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y Ministerio de Defensa. B.O. 05/01/09 – Resolución Conjunta 1517/2008-MD y 3806/2008-MJSyDH -

SEGURIDAD INTERIOR - Canalización de la información relativa a Tránsitos Aéreos Irregulares. Buenos Aires. 05 de enero de 2009.

Naciones Unidas. Documento A/40/553. Capítulo I, pág. 9. Párrafo 3. 26 de Agosto de 1985

Naciones Unidas. Organización de Aviación Civil Internacional. Documento 9902 de la Organización de Aviación Civil – Resoluciones Vigentes de la Asamblea. Parte I, Asuntos constitucionales y de política general. “Enmienda del convenio sobre aviación civil internacional (art 3 bis)”. 28 de septiembre de 2007.

Naciones Unidas. Organización de Aviación Civil Internacional. Documento 7300 “Convenio de Chicago de 1944”. Chicago. 7 de diciembre de 1944.

Naciones Unidas. Organización de Aviación Civil Internacional. Documento 9433-AN/926. “Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles”. Año 1990.

Argentina. Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. RC 13-05. Defensa Aeroespacial Dentro Del Teatro De Operaciones. Buenos Aires. Año 2007.

Argentina. Fuerza Aérea Argentina. RAC 1. Reglamento de Doctrina Básica. Año 2010.

Argentina. Fuerza Aérea Argentina. RAC 3. Reglamento de Conducción operacional. Año 2010.

Páginas de internet

Página oficial de la Fuerza Aérea Argentina. Disponible en:

http://www.fuerzaaerea.mil.ar/mision/index_mision.html. 20 de mayo de 2012.

Derecho Internacional. Espacios Aéreos. Disponible en:

<http://www.entor.no/CH/Der/ch-de-int-015.htm>. 23 de julio de 2012.

Diccionario etimológico “Origen de las palabras”.

<http://etimologias.dechile.net/?seguridad>. 20 de julio de 2012.

Página de la Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. <http://buscon.rae.es/draeI/SrvltObtenerHtml?LEMA=seguridad&SUPIND=0&CAREX T=10000&NEDIC=No>. 20 de julio de 2012.

Página del idioma Español. <http://www.elcastellano.org/palabra.php?id=2064>. 20 de julio de 2012.

Página de definiciones. <http://definicion.de/autoridad/>. 20 de julio de 2012.

Página de la Real Academia Española. Diccionario de la lengua española. <http://buscon.rae.es/draeI/SrvltObtenerHtml?LEMA=autoridad&SUPIND=0&CAREX T=10000&NEDIC=No>. 20 de julio de 2012.

Poder de policía. Concepto. <http://www.ptn.gov.ar/Dictámenes/s240-091.htm>. 23 de julio de 2012.