



**MATERIA: TALLER DE TRABAJO FINAL INTEGRADOR
TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

**TEMA:
INTERESES AEROESPACIALES Y DEFENSA NACIONAL EN LA NUEVA
CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA**

**TÍTULO:
DISEÑO DE UN SISTEMA DE DEFENSA AEROESPACIAL INTEGRAL
DENTRO DE UN MARCO NORMATIVO ACORDE A LA POLÍTICA DE
DEFENSA ARGENTINA**

**AUTOR: MAYOR GASTÓN COSTANTINO
TUTOR: BRIGADIER R. CLAUDIO SALABERRY**

AÑO 2022

Resumen

La Defensa del Aeroespacio representa una parte constitutiva de la misión asignada por el Poder Político al Instrumento Militar. Pero esto no implica que sea solo responsabilidad de este, ya que la misma debe ser llevada adelante de forma integral, interviniendo todos aquellos actores que poseen injerencia en dichos espacios. Esto debido a que resulta imposible realizar una vigilancia y control efectiva de los espacios aéreos jurisdiccionales y de interés sin la interacción tanto de las Fuerzas Armadas, las Fuerzas de Seguridad como así también de las Agencias civiles encargadas del Control de Tránsito Aéreo y Administración de la Aviación Civil. Todos los esfuerzos deben estar integrados y coordinados hacia un mismo fin, e independientemente de las responsabilidades orgánicas de cada ente, la Defensa Aeroespacial debe ser en última instancia la prioridad principal de los mismos por el valor estratégico que la misma otorga a los Estados.

Es por ello que todo lo concerniente con las relaciones interagenciales debe ser tenido en cuenta desde los más altos niveles de planeamiento, asegurando de este modo la colaboración hasta los niveles más bajos de ejecución. Todo esto siempre teniendo en cuenta la división en las misiones asignadas a cada fuerza, sin intervenir, ni superponer las mismas entre las Fuerzas Armadas y las de Seguridad. Fallar en este aspecto puede traer aparejado serias consecuencias legales. Es por ello que resulta relevante realizar un correcto análisis e interpretación del plexo legal vigente, atendiendo al espíritu del mismo y evitando las interpretaciones orientadas a los fines de evitar inconvenientes en este aspecto.

La Defensa Aeroespacial debe ser diseñada y planificada obligatoriamente desde el Nivel Operacional, encargado no solo de la planificación de las operaciones, sino también de la ejecución de las mismas. Todo esto con el aporte de medios por parte de las tres Fuerzas Armadas quienes serán las encargadas de adiestrar y alistar los medios, según las necesidades de los Comandos de Nivel Operacional y puestos bajo control de estos para la ejecución de las operaciones.

Las operaciones deben contar con el planeamiento correspondiente y que decante del ciclo de planeamiento de la Defensa. La ausencia de alguno de los documentos de este proceso genera espacios ambiguos a la hora de planificar y ejecutar las operaciones, quedando estas libradas a diferentes interpretaciones. Es por ello que las operaciones

deben estar acompañadas no solo por el respaldo legal correspondiente, sino también por los planes acordes a cada uno de los niveles.

PALABRAS CLAVE: aeroespacio, integral, defensa, derribo, operacional.

TABLA DE CONTENIDOS

Introducción	1
Capítulo I: Marco Normativo Legal Vigente sobre el que se apoya la Defensa del Aeroespacio	8
Capítulo II: Marco Normativo Legal Vigente del Sistema de Defensa Aeroespacial de los Países de la Región	14
Conclusión	22
Bibliografía	25

INTRODUCCIÓN

La Defensa del Aeroespacio tiene un valor estratégico para la Defensa de una Nación. Si se desea poseer la tierra, solo mediante la defensa de los cielos podrá ser logrado. Por esta razón la misma representa una prioridad en la agenda de Defensa. Para poder llevarla adelante, deben existir lineamientos del Nivel Estratégico Nacional, respaldados por los documentos correspondientes. En base a esos documentos, es menester del Nivel Estratégico Militar elaborar los propios que le permitan al Nivel Operacional materializar los planes de este nivel, que posibiliten la ejecución de las operaciones. Todo esto desde una planificación centralizada pero ejecutándolas de forma descentralizada. Es así que surge el siguiente interrogante de investigación:

¿Qué marco legal es necesario para diseñar un Sistema de Defensa Aeroespacial Integral en el Nivel Operacional que permita contribuir a la misión asignada al Instrumento Militar en la República Argentina?

Con el fin de poder dar respuesta al mismo se plantean los siguiente objetivos para el presente trabajo:

- Identificar los elementos necesario que permitan diseñar la Defensa Aeroespacial de la República Argentina.

Cómo objetivos especifico se establecen los siguientes:

- Analizar el marco normativo legal y vigente sobre el que se apoya la Defensa del Aeroespacio.
- Evaluar las limitaciones del marco legal y doctrinario vigente en el Nivel Operacional que condicionan el desarrollo de un Plan de Defensa Aeroespacial Integral.
- Comparar el marco legal vigente de los Países de la Región con el de la República Argentina.

El presente Trabajo de Investigación es de carácter descriptivo y mediante el análisis de la Documentación vigente busca denotar no solo la necesidad de contar con el respaldo legal que permita dimensionar y esbozar el diseño de un Sistema de Defensa Aeroespacial Integral sino también como debería realizarse el diseño del mismo. En caso de no contar con toda la documentación indispensable, realizar una descripción de aquellos Documentos que deberían existir.

Denotar estas necesidades permitirá, en caso de existir falencias, poder salvarlas en el corto plazo, permitiendo al Comando de Nivel Operacional con competencia en la materia poder diseñar y ejecutar la Defensa del Aeroespacio de acuerdo a los lineamientos del Nivel Estratégico Nacional y Militar, al amparo de los documentos y planes correspondientes, sin realizarlo a través de interpretaciones.

Se tomarán como referencia Planes de Defensa anteriores, en caso de existir alguno, con el fin de poder determinar en qué estado se encuentra el país en esta temática y si deben realizarse cambios a fin de poder llevar adelante y cumplir con lo que el nivel superior demanda.

Mediante el análisis del marco normativo legal vigente de los países de la región se reflexionará sobre distintas aproximaciones al problema de la Defensa Aeroespacial integral, y como otros países han tratado de arribar a una solución que se adapte las realidades de estos.

Por último, y a modo de finalizar el trabajo, se esbozarán algunas conclusiones que servirán para repasar los puntos más importantes de la investigación y así poder validar la siguiente hipótesis planteada:

“Una reformulación realista del marco legal existente permite diseñar un adecuado Sistema de Defensa Aeroespacial Integral en el Nivel Operacional.”

Si consideramos el territorio de la República Argentina a toda su extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes bajo soberanía, jurisdicción y protección de ésta, todo aquel espacio que se encuentra por encima de este representa el Aeroespacio, hasta un límite superior que oscila entre los 80 y 100 km de altura.

Toda actividad que se lleve a cabo en este espacio antes definido indefectiblemente afecta los intereses Estatales, donde este ejerce sus derechos soberanos. El Aeroespacio adquiere un gran valor estratégico, ya que en este se llevan a cabo un sin número de actividades que influyen en los factores de poder del País. Vemos que en estos espacios interactúan diferentes actores, ya sea estatales o civiles, y todos ellos en mayor o menor medida incidirán sobre estos Factores.

Dentro de estas actividades el Estado Nacional lleva a cabo las propias, entre las que encontramos al Instrumento Militar Nacional, la Aviación Civil (comercial y privada), la infraestructura e industria Aeroespacial y el desarrollo científico tecnológico.

Pero además, y por fuera de estas, encontramos también actores que intentan alcanzar sus intereses al margen de lo establecido en las reglamentaciones Nacionales.

Estas actividades irregulares en la mayoría de los casos se encuentran ligadas a delitos como lo son el narcotráfico, tráfico de personas o contrabando de bienes por nombrar algunas, y que representan una amenaza para la seguridad del tráfico aéreo y la Defensa Nacional además del impacto económico que generan al Estado.

Pero cuando hablamos de Defensa Aeroespacial, no solo nos estamos refiriendo a ejercer el control sobre aquellos actores que llevan a cabo actividades irregulares. Por el contrario, del análisis del Decreto 457/2021 “Directiva de Política de Defensa Nacional” (DPDN), se establece que “La Misión Principal del INSTRUMENTO MILITAR consiste en disuadir, conjurar y/o repeler agresiones militares externas de origen estatal, lo cual constituye el principio ordenador de su diseño, planificación, organización, despliegue y funcionamiento” (Capítulo II: Política de Defensa Nacional: Concepción y Posicionamiento Estratégico de la República Argentina en Materia de Defensa). Es por esto que las estrategias que se lleven adelante deben buscar además negar el uso del Aeroespacio a actores estatales externos. A este concepto se lo denomina “Superioridad Aérea”.

La “Superioridad Aérea” no está determinada solo por los medios Defensivos u Ofensivos que posea un Estado, sino también por la capacidad que este tenga de poder observar en todo momento lo que está sucediendo en el Aeroespacio. Esto le permitirá, en caso de que se concreten acciones efectivas a través del mismo, negar el uso de este espacio a un oponente o actor para realizar cualquier tipo de acción. La “Superioridad Aérea” estará determinada entonces por ese grado de control que se posea a través del Aeroespacio, como dijimos anteriormente, para poder vigilar y actuar, de ser necesario, a través de este.

El Estado Argentino a través del Decreto N°1407/04 crea el “Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial” (SINVICA). En este se instruye a la Fuerza Aérea Argentina como responsable de la defensa, vigilancia y control integral del Aeroespacio. Además se le ordena el cumplimiento de tareas tales como contribuir a preservar los Intereses Vitales de la Nación, controlar el tránsito irregular o ilícito e incrementar la seguridad del movimiento aeroespacial en el ámbito nacional por nombrar algunas. Pero principalmente se detalla el diseño del sistema, y los medios que componen la totalidad del mismo.

En aquella oportunidad el Poder Político asignaba esta responsabilidad a la Fuerza Aérea Argentina. En el año 2014 y mediante Resolución del Ministerio de Defensa N°230 se crea el Comando Conjunto Aeroespacial (CCAe), bajo la órbita del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y dependiente del Comando Operacional (COFFAA). En esta Resolución se detalla además que la tarea asignada al CCAe es la Vigilancia y Control del Aeroespacio.

Vemos entonces que pese a que inicialmente la Defensa del Aeroespacio era responsabilidad de la Fuerza Aérea Argentina, según se detalla en el SINVICA, con la creación de CCAe la misma pasa a ser responsabilidad del Estado Mayor Conjunto.

El rol que cumple la Fuerza Aérea Argentina (FAA), y del mismo modo el Ejército Argentino (EA) y la Armada Argentina (ARA) es el de adiestrar, alistar y sostener los medios que serán puestos a disposición del Estado Mayor Conjunto (EMC), y más precisamente en esta materia del CCAe para que éste pueda llevar adelante la Defensa del Aeroespacio.

Esto podemos verlo reflejado en el Decreto 727/2006 “Reglamentación de la Ley N°23.554”, donde se establece en su artículo 19 que el Jefe del EMC será el responsable del empleo de los medios militares en tiempo de paz, y que podrá disponer de esos medios para cumplir las misiones encomendadas. En el artículo 24 detalla además que las Fuerzas que conforman el Instrumento Militar estarán dedicadas exclusivamente a alistar, adiestrar y sostener, como dijimos antes, los medios puestos a su disposición. Y no solo eso, también vemos que los medios humanos y materiales estarán determinados por el diseño del Instrumento Militar, que será responsabilidad del EMC.

Mientras el SINVICA asignaba esta responsabilidad a la FAA, con la creación del CCAe, y dependiendo este del COFFAA, vemos que ya no se trata de una tarea asignada individualmente a una sola fuerza, sino que abre la puerta a la participación de las tres fuerzas a través del EMC.

Posterior a la Resolución MD N°230/2014 de creación del CCAe, en el año 2016 la Vicepresidente de la República Argentina mediante Decreto N°228, transforma el “Operativo Escudo Norte” establecido por Decreto N°1091/2011 en “Operativo Fronteras”. El Escudo Norte lo que buscaba, frente a las características que presenta la frontera noreste y noroeste, era incrementar la vigilancia y control del espacio terrestre, fluvial y aéreo de jurisdicción nacional en estas fronteras.

Debido a que hasta ese momento el “Operativo Escudo Norte” no había entregado los resultados esperados, mediante el Decreto N°228/16 se declara la “Emergencia de

Seguridad Pública” en la totalidad del Territorio Nacional con el fin de revertir “la situación de peligro colectivo creada por el delito complejo y el crimen organizado”(art. 1).

En este Decreto se establece en su artículo 15 que se deben adoptar todas las medidas de coordinación necesarias que permitan la coordinación de acciones y el intercambio de información entre el Ministerio de Seguridad, Ministerio de Defensa y Ministerio de Transporte con el fin de reforzar la seguridad de todos los medios de transporte aéreo. Vemos entonces la importancia que las relaciones interagenciales representan en la consecución de los objetivos planteados para la Defensa Aeroespacial y parte fundamental del concepto de Integral.

Es de relevante importancia detallar que en este Decreto se enuncian las “Reglas de Protección Aeroespacial” con sus niveles de conducción, restricciones y gradación en el uso de la fuerza. Estas representan una herramienta fundamental y necesaria para poder llevar adelante la Defensa Aeroespacial.

En el año 2018 el Presidente de la Nación, mediante Decreto N°1054, modifica el Decreto N°228/16 antes mencionado. En esta modificación se actualizan las “Reglas de Protección Aeroespacial”, estableciendo nuevamente los Niveles de Conducción, donde la Autoridad Nacional Responsable de su aplicación es el Presidente de la Nación Argentina, como Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, del mismo modo que se establecía en el anterior Decreto. Pero en esta modificación se agrega la Autoridad de Decisión, en este caso el Ministro de Defensa, autoridad sobre la cual la Autoridad Nacional Responsable delega sus facultades para la decisión en caso de ser necesario del uso de la fuerza para el derribo y/o destrucción de los vectores incursores declarados “hostiles”. (Anexo “Reglas de Protección Aeroespacial”, Título II, Niveles de Conducción)

Además instruye a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y la Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado (EANA S.E.), de garantizar la prestación de los servicios a su cargo ante las operaciones de Defensa Aeroespacial.(art. 9) Se incorpora el concepto de “Uso Flexible del Espacio Aéreo”.

Cuando hablamos de ese uso Flexible de estos espacios, hablamos de esa necesidad de lograr una integración efectiva y sinérgica entre las distintas tareas que cumplen cada una las aeronaves que operan en los mismos. Para esto se establecieron prioridades de uso, siguiendo los lineamientos de lo estipulado por la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que, con el fin de administrar y gestionar su uso

flexible se tuvieron en consideración: los espacios de gestión de la Aviación Civil, los de gestión Militar y aquellos de gestión Común. En este Decreto se otorga además la potestad a la Autoridad de Defensa Aeroespacial de poder apagar en forma parcial o total las ayudas a la Navegación, siempre atendiendo a la Defensa Nacional.

En el año 2019, y en el marco de cumplimiento del objetivo de “Reconversión del Sistema de Defensa Nacional” impuesto por el Poder Ejecutivo Nacional al EMCFFAA, se emite la Orden Especial 01/19 del JEMCFFAA con el propósito de establecer los conceptos que rigen la organización, funcionamiento y responsabilidad de los organismos del EMCFFAA.

En esta Directiva, además de reafirmar la dependencia del CCAe del EMCFFAA, y más precisamente del COFFAA, se le asigna al mismo la siguiente Misión:

“Ejercer la conducción de las operaciones de la Defensa Aeroespacial de los espacios aeroespaciales de jurisdicción nacional en forma permanente y de conformidad a los lineamientos establecidos por el Ciclo de Planeamiento de la Defensa Nacional y el Planeamiento Estratégico Militar (PEM), en el marco de la misión principal y complementaria del Instrumento Militar de la defensa nacional.”(Anexo 1 “Organigrama y Misión del EMCFFAA, Apéndice 17 “Organigrama y Funciones del Comando Conjunto Aeroespacial)

Vemos entonces que la responsabilidad de la Defensa del Aeroespacio sin lugar a dudas recae sobre el CCAe, pero no solo eso, sino que también deberá planificarla de acuerdo a lo establecido en el Ciclo de Planeamiento de la Defensa, es decir con base en la Directiva de Política de Defensa Nacional, la Directiva para la Elaboración del Planeamiento Estratégico Militar, la Apreciación y Resolución Estratégica Militar, la Directiva Estratégica Militar y su Planeamiento de Corto Plazo y el Plan de Campaña del COFFAA, para que finalmente este pueda elaborar el Plan de Defensa Aeroespacial, de nivel operacional, donde quedará plasmado el diseño del Sistema de Defensa Aeroespacial Integral.

No solo le es asignada la Misión a este Comando de Nivel Operacional, sino que también se detallan sus funciones. Dentro de estas vemos que le es asignada la función de ejercer la Autoridad de Defensa Aeroespacial (ADA) de todas las operaciones aeroespaciales de las Fuerzas Armadas, como así también la de ejercer la Autoridad de Control del Aeroespacio (ACA), en forma permanente en toda el área de jurisdicción y de interés de acuerdo al planeamiento estratégico operacional.(Anexo 1, Apéndice 17)

Entendemos por ADA, y de acuerdo con lo establecido en el PC 13-05 “Defensa Aeroespacial Integral”, a asumir el Comando y Control Operacional Centralizado de todos los medios puestos a disposición para el desarrollo de las Operaciones de Defensa Aeroespacial, coordinando e integrando las mismas con las desarrolladas por los Sistemas de Defensa Aérea Directa Activa Local. Esto se materializa mediante la determinación de medidas de coordinación generales y particulares de control del Aeroespacio, de reunión y distribución de información, diseminación de estados de alarma, determinación y difusión de las Reglas de Empeñamiento, de medidas de control de las alarmas y de consolidación y compatibilización de las medidas de coordinación particulares establecidas. Además como ADA, el CCAe tiene la responsabilidad de desarrollar el planeamiento a nivel táctico de las acciones de Defensa Aeroespacial y desarrollar el Plan de Defensa Aeroespacial derivado del Plan de Campaña. (p. 27)

Cuando hablamos de ACA y tomando como referencia nuevamente la publicación conjunta antes mencionada, hablamos de la autoridad para determinar la distribución, coordinación y uso del Aeroespacio para el desarrollo de las Operaciones Aéreas, incluyendo las coordinaciones con la Autoridad Civil responsable del control del tránsito aéreo, conformando un sistema de control Aeroespacial que facilite el planeamiento, control y coordinación eficaz, flexible y racional del Aeroespacio. Es así que el CCAe tiene la responsabilidad de instalar y operar el Sistema de Control Aeroespacial, con los medios asignados, y con la flexibilidad necesaria para afrontar las situaciones de contingencia que surjan. (p. 29)

En esta directiva el Ministerio de Defensa delega además en el CCAe la Autoridad de Coordinación en el área Aeroespacial Militar con las autoridades nacionales, provinciales y municipales o cualquier otro actor que influya en el cumplimiento de la Misión que en este Comando se ha encomendado.

Capítulo I: Marco Normativo Legal Vigente sobre el que se apoya la Defensa del Aeroespacio

A la hora de analizar el marco normativo legal vigente sobre el que hoy en día se apoya la Defensa Aeroespacial en la República Argentina, tomaremos como punto de partida el Decreto N°1407/04 SINVICA. Es en este Decreto donde se comienza a hablar de un “sistema” propiamente dicho, ya que anteriormente, y como antecedente a éste, el Decreto 145 del 14 de febrero de 1996 hablaba de un Plan Nacional de Radarización.

Mediante este Decreto N°1407/04 SINVICA se establece que el propósito del sistema es:

Permitir al ESTADO ARGENTINO, a través de la Autoridad Aeronáutica, que corresponde a la Fuerza Aérea Argentina, efectuar el control de todos los movimientos aéreos, en el espacio aéreo de jurisdicción nacional, incluidos los provenientes desde y hacia países vecinos, contribuyendo de esta manera al cumplimiento de las tareas de la Defensa Aeroespacial y a prestar un eficiente servicio de Tránsito Aéreo, que posibilite entre otras cosas:

- Contribuir a preservar los Intereses Vitales de la Nación.
- Controlar el tránsito irregular o ilícito.
- Cumplir con los compromisos internacionales vigentes en la materia.
- Incrementar la seguridad del movimiento aeroespacial en el ámbito nacional.
- Optimizar la utilización de las rutas aéreas y áreas terminales, reduciendo las demoras de los vuelos.
- Brindar Información Aeronáutica y Meteorológica, en tiempo real.
- Obtener una mayor agilidad operativa, con la consecuente disminución de los costos para los usuarios.
- Brindar asistencia a aeronaves perdidas y/o en emergencia.
- Equilibrar regional e internacionalmente el desarrollo tecnológico y operativo.(Anexo I)

Como ya se describió anteriormente asigna la responsabilidad, inicialmente, del control de todos los movimientos aéreos en el espacio aéreo de Jurisdicción Nacional a la FAA, a quien la nombra además como Autoridad Aeronáutica. Esta responsabilidad, de control, recaerá más tarde sobre el EMCFFAA a través del CCAe luego de la creación de este Comando. Así también mediante la creación de la ANAC posteriormente, asigna a esta la Autoridad Aeronáutica, pero con la salvedad de ser Autoridad Aeronáutica Civil, siendo el EMC la Autoridad Aeronáutica Militar.

Desde el 2004 con la promulgación de este Decreto, vemos el marcado énfasis en la necesidad de un trabajo Interagencial en esta materia. Este sistema debe ser capaz de poder integrar a la Defensa Aeroespacial con el Tránsito Aéreo regular, permitiendo un adecuado intercambio de información.

Además divide a la República Argentina en diferentes Zonas de Defensa, las cuales estarán determinadas de forma coincidente con las Regiones de Información de vuelo, y cada una de ellas poseerá un Centro de Operaciones Aeroespaciales de Defensa, todos conectados a uno principal en el centro del País.

En este Decreto se establece como debe ser el intercambio de la información radar de aquellos destinados al control del Tránsito Aéreo y su integración con los Primarios de uso militar, además de cómo estos últimos deben ser emplazados, con su debido grado de superposición y con qué nivel de cobertura.

En cuanto al diseño del mismo, se detalla que se debe priorizar la industria nacional y la transferencia de tecnología. El sistema debe poseer la capacidad de recibir actualizaciones y perfeccionamiento, la capacidad de operación continua con su debida redundancia que la asegure permitir comunicaciones seguras, asegurar un soporte logístico del sistema por 15 años inicialmente, extensible a 10 años más, y dar prioridad a equipamientos de sistemas auxiliares de uso comercial con el fin de asegurar su mantenimiento, todo esto de acuerdo con las normas recomendadas por la OACI.

No solo se especifica en este decreto aspectos relacionados a los sistemas de vigilancia, también se tiene en cuenta la necesidad de contar con aviones interceptores, sistemas de procesamiento e integración de la información y sistemas de comunicaciones.

Posteriormente, en el año 2018, y teniendo como antecedente el Decreto Nro. 228/16 donde se declara la “Emergencia de Seguridad Pública en la totalidad del Territorio Nacional, con el objeto de revertir la situación de peligro colectivo creada por el delito complejo y el crimen organizado que afecta a la República Argentina por el

término de 365 días corridos”, es promulgado el Decreto Nro. 1054/18 en apoyo al Operativo Fronteras y fortalecimiento del Control de la Defensa Aeroespacial.

Entre los puntos destacables que encontramos en el Decreto Nro. 228/16 encontramos las Reglas de Protección Aeroespacial, las cuales son optimizadas mediante el Decreto Nro. 1054/18, y que representan uno de los pilares fundamentales en el Diseño de un Sistema de Defensa Aeroespacial. Las mismas se dividen en 6 reglas graduales y en las que se detalla lo siguiente:

RPA 001: Autoriza la identificación de vectores incursores mediante los sensores propios del Sistema, y/o mediante la interceptación con medios aéreos, y que permita completar el proceso.

RPA 002: Finalizado el proceso de identificación de la RPA anterior, autoriza la emisión de advertencias y/u órdenes a fin de que abandone el Sector, que adopte la actitud ordenada o inclusive que se dirija al aterrizaje.

RPA 003: autoriza a la demostración y uso intimidatorio de la fuerza con el fin de obstaculizar, impedir o frenar la acción del vector incursor, sin afectar su integridad.

RPA 004: autoriza el uso de la fuerza para el derribo y/o destrucción de aquellos vectores declarados “hostiles”.

RPA 005: autoriza el uso de Medidas Electrónicas Activas.

RPA 006: autoriza las tareas de Exploración y Reconocimiento con medios aéreos, y además la ejecución de acciones de autodefensa con el fin de proteger los medios del Sistema de Defensa Aeroespacial. (Título III, Enunciado de las Reglas de Protección Aeroespacial)

Cabe aclarar que la aplicación de las Reglas de Protección Aeroespacial será en el ámbito del Sector de Defensa Aeroespacial del territorio de la República Argentina. Podemos ver que la RPA 003 y 004 estipulan no solo el uso intimidatorio de la fuerza, sino también el derribo y/o destrucción del vector teniendo en cuenta algunas consideraciones.

El vector será considerado hostil cuando por sus características, y en el marco de la situación, implica una probabilidad de daño o peligro a los intereses vitales de la Nación. La confirmación del acto hostil resultará de que el mismo vuele por debajo de la altitud mínima, en forma errática, su trayectoria sea hacia una zona prohibida de vuelo pese a haber sido advertido de modificarla, emplea medios de adquisición de blancos, realiza maniobras agresivas contra las aeronaves interceptoras, no obedece las

instrucciones y se dirige a centros urbanos constituyéndose en un riesgo y lanza o desprende objetos.

Una vez confirmado el punto anterior, deberá existir la aprobación por parte de la Autoridad de Decisión para la aplicación de la RPA 004. Analizaremos entonces los distintos niveles de conducción detallados en el mencionado Decreto, considerando las siguientes autoridades:

- Autoridad Nacional Responsable: El Presidente de la Nación Argentina en su carácter de Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas.
- Autoridad de Decisión: Se materializa en el Ministro de Defensa, sobre quien el Presidente de la Nación delega la facultad de decisión de aplicación de la RPA 004.
- Autoridad de Aplicación: Supervisa y orienta las misiones y tareas de Defensa Aeroespacial. Se materializa en el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina y el Comandante Operacional de las Fuerzas Armadas.
- Autoridad de Ejecución: es de nivel operacional, y será el encargado de la dirección, planificación, conducción y ejecución de las operaciones de Defensa Aeroespacial. Esta autoridad esta representada por el Comandante del Comando Aeroespacial del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas quien lo hará en forma permanente y efectiva. (Título II, Niveles de Conducción)

La responsabilidad de aplicación de la RPA 04 será entonces del Presidente de la Nación Argentina. Evidentemente, y por las características propias que ese cargo demandan, el mismo delega en el Ministro de Defensa dicha responsabilidad. Es así que frente al establecimiento de un Sector de Defensa, principalmente para un evento de interés estratégico, se encuentran las bases legales para poder llegar al derribo de un vector hostil en la República Argentina. Esto pudimos verlo de manifiesto durante la cumbre del G20, situación durante la cual, el Ministro de Defensa se apersonó en el Centro de Operaciones Aeroespaciales Alternativo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Desde ese lugar el mismo mantenía un control total de las operaciones aeroespaciales en el Sector de Defensa, como así también enlace directo con la Autoridad de Ejecución, permitiéndole en caso de ser necesario minimizar los tiempos y recibir el asesoramiento necesario en caso de tener que autorizar la aplicación de la RPA 004.

Ahora bien, el caso antes descrito corresponde a un Evento de Interés Estratégico circunstancial y acotado en el tiempo. De forma permanente, en el territorio de la República Argentina existe la Zona de Defensa e Información (ADIZ) Norte, la cual se extiende desde el Paralelo 29°S hacia el norte hasta el límite con la frontera del País, existiendo además una zona de interés 10 millas náuticas posteriores a la misma.

En esta Zona de Defensa, se aplican las mismas RPA que el caso anteriormente citado con motivo de la Cumbre del G20. Pero podemos deducir que la aplicación de la RPA 004 resulta indefectiblemente más difícil, debido a la imposibilidad de contar con la Autoridad de Decisión al alcance que los tiempo de reacción requieren durante una interceptación aérea. Vemos entonces que pese a existir las bases legales para poder llegar a un derribo efectivo de un vector, resulta sumamente difícil poder llegar a concretar el mismo, salvo una situación circunstancial como la que se presentó durante la mencionada cumbre

No debemos dejar de lado tampoco, y resulta mandatorio mencionarlo, que a la hora de aplicar la RPA 004 existen restricciones en el empleo de las armas. Como dijimos antes, el vector incursor debe previamente haber sido declarado hostil, pero además dicho vector debe haber podido ser identificado visualmente o mediante al menos dos de los siguiente medios: IFF o sistema comparable, medios ópticos-electrónicos, medios de apoyo de guerra electrónica, comportamiento de dirección del blanco, plan de vuelo o información de los Servicios de Tránsito Aéreo u otros sistemas activos / pasivos que permitan determinar la individualización positiva del vector hostil.

Vemos entonces que en la República Argentina existen las bases legales para proceder al derribo de un vector incursor declarado hostil, teniendo en cuenta las salvedades antes descriptas. Todo esto desde una perspectiva de marco legal vigente, ahora bien, desde el punto de vista de las operaciones, y más precisamente desde el nivel Operacional desde el cual se dirigen, planifican, conducen y ejecutan las operaciones debemos referirnos al Ciclo de Planeamiento de la Defensa Nacional.

Mediante Decreto Nro 457/2021 el Presidente de la Nación Argentina aprueba la actualización de la DPDN, dando así inicio al “Ciclo de Planeamiento de la Defensa Nacional” antes mencionado.

Una vez aprobada la actualización a la DPDN, se elaboraron la Directiva para la Elaboración del Planeamiento Estratégico Militar, la Apreciación y Resolución Estratégica Militar y la Directiva Estratégica Militar y su Planeamiento de Corto, Mediano y Largo Plazo. Es decir que el ciclo de planeamiento aún no se encuentra

completo, debiéndose elaborar el Plan de Campaña correspondiente al COFFAA y que abarque al territorio de la República Argentina en su totalidad, instruyendo éste entonces al CCAe en la elaboración de su correspondiente Plan de Operaciones que permita la operacionalización de la Defensa Aeroespacial.

En ausencia del Plan de Campaña del COFFAA, y ya con anterioridad al Decreto Nro. 457/2021 de actualización de la DPDN, el Estado Mayor Conjunto a través del COFFAA emite la Directiva Fronteras 01/17, lo que llevo al Comandante del CCAe a la elaboración de su correspondiente Plan de Operaciones Fronteras contribuyente a esta Directiva. Luego es emitida la Directiva del Comandante Operacional Conjunto Nro. 08/2010 de Formulación de Planes de Campaña Esquemáticos contribuyente a la DEMIL Nro. 01/2010 "S".

Pero estas directivas emitidas por el COFFAA, y principalmente la Directiva Fronteras 01/17 contemplan las operaciones que se llevan a cabo del Paralelo 29°S hacia el Norte, hasta el límite de la frontera con los Países vecinos de Brasil, Paraguay, Bolivia y Chile. Recordemos que para poder aplicar las RPA mencionadas anteriormente se requiere de una Zona de Defensa e Información Aérea (ADIZ), que sí se encuentra activa en el Norte del País, no así en el resto del territorio. Es por ello que ante la eventual realización de un Evento de Interés Estratégico fuera de esta zona, requiere todo el respaldo legal que garantice la creación de una ADIZ de contingencia que abarque la zona afectada, y que permita llevar adelante las operaciones de Defensa Aeroespacial y la aplicación de las RPA. Fuera de un evento de contingencia, las mismas no son de aplicación en la totalidad del Territorio Argentino.

Capítulo II: Marco Normativo Legal Vigente del Sistema de Defensa Aeroespacial de los Países de la Región

Analizamos el marco normativo legal vigente de la República Argentina en el Capítulo anterior. Ahora veremos cual es la situación respecto de la Defensa Aeroespacial de otros países de la Región. Entre ellos analizaremos a la República del Perú, por ser uno de los pioneros en esta materia dentro de la región, Colombia, Bolivia, Chile y México a fin de poder establecer la situación propia frente a la regional.

La República del Perú, frente a la lucha que lleva adelante éste país contra el narcotráfico, creó el Programa de Negación del Puente Aéreo (Air Bridge Denial Program – ABDP), el cual trabajaba en conjunto con la Central de Inteligencia de los Estados Unidos (CIA), con el fin de disminuir el tráfico de precursores químicos y narcóticos transportados a través de medios aéreos, realizando interceptaciones aéreas y con la autorización para llegar al derribo del mismo en caso de ser necesario. Lamentablemente en el año 2001 en el marco de una operación que se llevaba a cabo de forma combinada con la CIA, una aeronave de la Fuerza Aérea del Perú derriba una aeronave que transportaba misioneros estadounidenses. Como resultado de esto, se detuvieron las operaciones de interceptación aérea en el espacio aéreo del Perú.

No obstante, 14 años más tarde, en agosto de 2015, el Congreso de la República promulga la Ley Nro. 30339 con el objeto de establecer los principios y normas para el control, vigilancia y defensa del espacio aéreo nacional. La misma en su artículo 3ero establece que el espacio aéreo nacional es aquel ubicado sobre el suelo, aguas continentales, aguas interiores y mar adyacente que se encuentra bajo la soberanía y jurisdicción del Estado peruano. En su artículo 5to se define a “acto hostil” de una aeronave, la violación del espacio aéreo nacional con fines ilícitos, la amenaza contra instalaciones estratégicas para el funcionamiento del país, servicios públicos esenciales, la población, sus recursos, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú, además de cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora o la desobediencia de la misma frente a las instrucciones de la aeronave interceptora. En este artículo se detallan las siguientes situaciones que son consideradas actos hostiles:

- Aeronave que ingrese al espacio aéreo nacional y no se identifique, ignorando los requerimientos de las autoridades aéreas civiles o militares.
- Aeronave que no exhiba de manera visible en su exterior los distintivos de su nacionalidad y matrícula o en la que estos sean falsos o adulterados.

- Aeronave que fuese sorprendida arrojando elementos dentro del territorio del Perú contraviniendo la normativa nacional.
- Aeronave que realice vuelos en el espacio aéreo nacional infringiendo la normativa nacional o internacional aplicable al Estado peruano, relativa a la circulación aérea.
- Aeronave que ingrese sin autorización a una zona prohibida o zona restringida.
- Aeronave que no respete los corredores establecidos por las autoridades aeronáuticas civiles o militares.
- Aeronave que esté volando sin autorización a una altura menor de tres mil (3000) pies.
- Aeronave que opere en pista no autorizada o sin plan de vuelo.
- Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté siendo utilizada con el propósito de causar la muerte, lesiones graves a las personas, o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté siendo utilizada para la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.
- Aeronave respecto de la cual exista evidencia o sospecha razonable de que esté transportando ilícitamente: 1) Bombas, armas, armas de fuego, armas de fuego artesanales, municiones, materiales explosivos, inflamables, asfixiantes, tóxicos, sustancias o materiales destinados para su preparación. 2) Minas antipersonales o minas antipersonales artesanales.
- Aeronave que, una vez interceptada, no acate las instrucciones de la tripulación de la aeronave interceptora; registre una actitud evasiva; o intente darse a la fuga.
- Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se arrojen elementos fuera de esta.
- Aeronave desde la cual, una vez interceptada, se efectúen maniobras, actos o amenazas contra la seguridad de la aeronave interceptora.
- Aeronave que, sin contar con la autorización de las autoridades aeronáuticas civiles o militares, se encuentre en un aeródromo no autorizado, en un aeródromo no controlado, fuera de un aeródromo o en un cuerpo de agua. (El Peruano, 29 de Agosto de 2015, 560307)

La declaración de aeronave hostil es responsabilidad del Comandante del Comando Operacional de Defensa Aérea, y dicha condición se le informará a la aeronave interceptada, informándosele también que en caso de no acatar las ordenes podrá ser neutralizada. Es así que la Ley, una vez ejecutadas las medidas de disuasión, permite el derribo de la aeronave para minimizar o evitar la amenaza. La autorización del derribo será responsabilidad del Comandante del Comando Operacional de Defensa Aérea.

Esta Ley contempla además los procedimientos para interceptar una aeronave civil, o una aeronave que se encuentra en superficie, ya sea en un aeródromo no autorizado, uno no controlado, fuera de un aeródromo o en un espejo de agua, y las medidas de identificación, intervención, persuasión y neutralización en forma progresiva, todo esto mediante aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú.

La ley establece también que todos los procedimientos de interceptación deben ser registrados mediante medios audiovisuales o por medio de cualquier otro sistema “tecnológicamente factible y confiable”, y que estas grabaciones deben mostrar el cumplimiento de todos los procedimientos establecidos en la Ley y Reglamentaciones Aeronáuticas de la República del Perú.

Respecto de Colombia, del mismo modo que con la República del Perú, desde la década del 90 venía trabajando en conjunto con los Estados Unidos. Esta operación combinada entre los tres países lo que buscaba era frenar el tráfico de narcóticos desde estos países hacia los Estados Unidos. Esto incluía adiestramiento de personal, intercambio de medios, y principalmente compartir inteligencia. Pero con el incidente del 20 de abril de 2001 sucedido en la República del Perú, esta operación combinada se vio suspendida, quedando al descubierto una cadena de errores que desencadenaron en el derribo de una aeronave equivocada. Entre los problemas que quedaron de manifiesto, uno de ellos fue la barrera que significaba el manejo del idioma inglés para las tripulaciones Peruanas. Todo esto llevo a que debieran replantearse los protocolos y procedimientos para la interceptación y hasta inclusive llegar al derribo de una aeronave.

A diferencia de lo sucedido con la República del Perú que debieron pasar 14 años para que se retomaran las actividades en esta materia, en el caso Colombiano, 2 años más tarde, se reanudaron las operaciones combinadas con los Estados Unidos, pero con una diferencia positiva respecto de lo que se venía haciendo, donde Colombia incrementó sus capacidades y asumió una mayor autonomía en las operaciones. Las aeronaves interceptoras no estarían solas, sino también a realizar el seguimiento mediante aeronaves

con radares, mientras los Estados Unidos seguían dando las alertas mediante sus plataformas.

Desde el punto de vista legal, en Colombia no existe una legislación nacional que autorice el derribo de aeronaves ilícitas. Este procedimiento se autorizó en este país mediante un Acta de un Consejo de Seguridad. Respecto de los procedimientos, los mismos se encuentran detallados en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), más precisamente en el apéndice “D” y adjunto primero de éste apéndice de la RAC 5 del país. En este apéndice se establece que “la interceptación de aeronaves civiles se emprenderá como último recurso y se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigirla más allá de los límites del espacio aéreo nacional, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa, o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado”. (p. 69)

En esta normativas se establece también que deberá realizarse enlace radial con la aeronave interceptada, y se detallan las frases y hasta inclusive las pronunciaciones respecto de las comunicaciones que se deberán realizar como así también las señas que deberá realizar la aeronave interceptora.

En esta reglamentación se encuentran descriptas las distintas situaciones, y como proceder ante estas:

- **Permision:** Se autoriza a la aeronave a continuar con el vuelo una vez realizada la identificación de la misma.
- **Rendición:** la aeronave es compelida al aterrizaje en el aeródromo indicado, quedando en este bajo control de las fuerzas públicas.
- **Inmovilización:** una vez aterrizada la aeronave, se impide su movilización hasta que la autoridad judicial llegue al lugar.
- **Neutralización:** impedir que una aeronave hostil cumpla con la amenaza presentada en la violación del espacio aéreo. Esto abarca desde la desviación, inmovilización hasta la inutilización en tierra.(p. 77-78)

Como vimos, para poder proceder a la Neutralización se requiere que previamente la aeronave haya sido declara hostil. Para que una aeronave sea declarada hostil, la RAC 5 en su numeral 11.3 establece lo siguiente:

“Se considera acto hostil de una aeronave, el registro de la violación del espacio aéreo nacional por parte de una aeronave con fines presuntamente ilícitos o la indicación de una amenaza contra instalaciones gubernamentales, centros vitales de la Nación, la población, sus recursos y la Fuerza Pública, así como

también cualquier maniobra que atente contra la aeronave interceptora dentro de un proceso de interceptación o el reiterado e injustificado desacato de sus instrucciones”. (p. 78)

Una vez que la aeronave es declarada hostil, la misma pierde su condición de aeronave civil pudiendo realizar el empleo de la fuerza sobre la misma con el fin de evitar o minimizar la amenaza. El proceso cuenta con 5 fases. Las 3 primeras fases son aquellas relacionadas con la interceptación. La fase número 4 será la de “advertencia” mediante una demostración de fuerza, y si la aeronave interceptada persiste en su actitud de desobediencia frente a las aeronaves interceptoras, se procederá a la fase 5 que implica la inutilización de la aeronave. En la RAC 5 en su numeral 11.4.3 se establecen además las siguientes restricciones en el uso de la fuerza sobre la aeronave “hostil”:

La Fuerza Aérea Colombiana no hará uso de la fuerza contra aeronaves hostiles cuando se presenten las siguientes situaciones:

- a) Cuando se encuentren sobrevolando una concentración de personas o edificaciones y que afecten a la población civil, excepto cuando el centro urbano haya sido declarado zona prohibida por razones de seguridad o cuando se presente una amenaza de daño físico al personal, o a centros vitales, o a las instalaciones del Gobierno de la República de Colombia.
- b) Cuando existan fundadas razones para considerar que a bordo de la aeronave viajan personas ajenas a la operación hostil en desarrollo de un vuelo comercial o no.
- c) Cuando existan fundadas razones para considerar que la aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita o se encuentra en una situación de emergencia, siempre y cuando tales situaciones hayan sido reportadas antes de la declaratoria de aeronave hostil. (p. 80-81)

Respecto de Bolivia, el 22 de abril de 2014 se sancionó la Ley 521 de “Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo”. En su artículo primero se promulga que el objeto de la presente Ley es “establecer y regular medidas, acciones y procedimientos para el control, vigilancia y defensa del espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia en ejercicio de su soberanía”. En su artículo segundo se establece además que “la presente Ley es aplicable a todos los objetos, aparatos y aeronaves civiles, nacionales y/o extranjeras que se encuentren operando en territorio y espacio aéreo del Estado Plurinacional de Bolivia”.(p. 554)

La presente Ley en su artículo 6 detalla en qué condiciones el Estado podrá exigir a una aeronave que sobrevuela el espacio aéreo a dirigirse al aterrizaje, y las clasifica de la siguiente forma:

- Aeronaves infractoras: son aquellas que principalmente no cumplen su plan de vuelo, las reglamentaciones aeronáuticas o las órdenes y disposiciones de los controladores aéreos. Las mismas podrán ser obligadas a dirigirse al aterrizaje.
- Aeronaves ilícitas: son aquellas que realizan actividades no compatibles con las normas de la aviación civil internacional, que violan el espacio aéreo o llevan adelante una actividad delictiva. Estas podrán ser obligadas a dirigirse al aterrizaje. Las Aeronaves infractoras podrán ser declaradas ilícitas cuando no cumplan con las ordenes o disposiciones reglamentarias.
- Aeronaves hostiles: las que demuestren acciones de agresión, amenaza o intento de fuga. Las aeronaves ilícitas que se nieguen a aterrizar o a cumplir las ordenes o disposiciones serán declaradas hostiles. (p. 554-555)

La presente Ley nos dice que los vuelos hostiles dentro del espacio aéreo nacional serán considerados una amenaza a la Seguridad Estatal y una vulneración a la Seguridad y Soberanía del Estado Plurinacional de Bolivia.

Todos los procedimientos de interceptación que se llevarán a cabo en el espacio aéreo de Bolivia se encuentran detallados en la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, pero lo que si reconoce esta Ley, es que todas las acciones preventivas, disuasivas, coercitivas y reactivas que se lleven a cabo sobre las aeronaves infractoras, ilícitas u hostiles, serán consideradas legítima defensa.

Es así que como legítima defensa del Estado, la Ley en su artículo 11 establece que una vez agotadas todas las medidas antes descriptas, y previa advertencia, las aeronaves interceptadas estarán sujetas al empleo de la fuerza, pudiendo las mismas estar sujetas a daños, derribo o inclusive destrucción de la aeronave, siendo esto siempre el último recurso. (p. 555)

La Ley 521 crea en su artículo 7 al Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, otorgándole la responsabilidad de determinar los procedimientos operativos del sistema de vigilancia y control aeroespacial, como así también los de seguridad y defensa aérea. El Comandante de dicho comando es designado por el Ministro de Defensa y es la máxima autoridad decisoria que autoriza el uso de la fuerza sobre las aeronaves declaradas hostiles. (p. 555)

En el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la situación resulta más compleja. Actualmente no existe una legislación al respecto. Solo se cuenta con el antecedente de la administración del Presidente Ernesto Zedillo (1994-2000), quien en su momento, y frente a la vulnerabilidad que el espacio aéreo Mexicano ostentaba frente al tráfico aéreo ilegal, ordenó a la Fuerza Aérea Mexicana que rastreara e interceptara los tráficos ilícitos. Pero estos solo podían interceptarlos, y ordenarles que se dirijan al aterrizaje, donde las fuerzas competentes serían las encargadas de detenerlos.

En México la única norma que existe respecto de la interceptación de aeronaves se encuentra en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de México con fecha del 10 de octubre de 2019, donde bajo el título de “Interceptación de Aeronaves Civiles” (ENR 1.12) se detallan los procedimientos operativos que las aeronaves interceptoras deben llevar a cabo para interceptar una aeronave ilícita.

En la sección ENR 1.12-1 “Procedimiento Sistemático de Operación para la Interceptación de Aeronaves Ilícitas”, Numeral 4 del AIP de México encontramos las distintas clasificaciones que se le otorgaran a las aeronaves, pudiendo ser estas inicialmente una “Aeronave no identificada” cuando origina su vuelo dentro del país, “Aeronave sospechosa” cuando origina su vuelo fuera del país pero con dirección al espacio aéreo nacional o una “Aeronave ilícita” cuando siendo una aeronave sospechosa, además cumpla con alguno de los siguientes requisitos:

- No contar con Plan de Vuelo.
- No reportarse a las autoridades aeronáuticas correspondientes.
- Volar en espacios aéreos controlados sin autorización.
- No ajustarse a las altitudes mínimas establecidas.
- Aeronave con matrícula falsificada.
- Cuando arroje cualquier objeto.
- Por declararse rebelde a la aeronave.
- No activar un código transponder.
- En general, no apegarse a las reglas de vuelo establecidas en la normatividad mexicana. (ENR 1.12-1)

En el numeral 8.1 del presente documento y bajo el título de “Política para el uso de armamento con que está dotado el material de vuelo”, el mismo nos dice que frente a una agresión por parte de la aeronave interceptada, en contra de la aeronave interceptora durante el desarrollo de la operación éstas podrán repeler la agresión mediante el

armamento de dotación de la aeronave, pero manteniendo siempre como prioridad “no dañar, destruir, o inhabilitar una aeronave en servicio o amenazar con dañar, destruir o inhabilitar una aeronave en servicio toda vez que se haya identificado” (ENR 1.12-7). Se buscará siempre que la aeronave proceda al aterrizaje de modo que las fuerzas de seguridad pública estatales puedan llevar adelante la aprensión de la misma. La Fuerza Aérea Mexicana actuará como coadyuvante tanto en el aire como en tierra complementando la operación de las antes mencionadas.

Vemos entonces que en el caso de México, no existe una legislación que avale las operaciones, solo encontramos una Publicación Aeronáutica donde se detallan los procedimientos y alcances.

Quedan de manifiesto entonces la situación de algunos de los países de la Región respecto de la legislación vigente, y que sirve como sostén a la hora de diseñar un sistema de vigilancia y control del Aeroespacio en los espacios aéreos de jurisdicción e interés de cada uno de los países mencionados.

Conclusión

El Aeroespacio representa ineludiblemente un espacio de gran valor estratégico para un Estado. La presencia del mismo a través de este espacio es fundamental, a fin de negar el empleo de este espacio a otros actores para sus propios fines, lo que implicaría una vulneración a la soberanía nacional. La presencia en el Aeroespacio implica no solo la continua vigilancia de estos espacios, sino también el control de los mismos. Resulta imposible llevar adelante una presencia disuasoria en el mismo si no existe una real voluntad de emplear los medios. No solo debe existir la voluntad de utilizarlos sino que también deben existir estos. La sola vigilancia no es suficiente para lograr el efecto disuasorio tal cual se encuentra descrito en la Directiva de Política de Defensa Nacional 2021.

Sin una real posibilidad del empleo de medios a través del Aeroespacio, los actores que llevan a cabo operaciones ilícitas no se verán persuadidos de cesar con sus actividades. Esto implica poseer los medios que permitan ejercer el control y además el apoyo legal que permita emplearlos de la forma más eficiente.

En este aspecto, y como pudimos ver a lo largo del desarrollo de este trabajo, países como Perú o Bolivia poseen una legislación vigente donde se encuentra autorizado el derribo de un vector incursor, luego de que este haya sido declarado hostil y por lo tanto considerado como una amenaza para la seguridad nacional. En el caso de la legislación peruana en particular, encontramos también, que la misma destaca por ser la más clara en cuanto a sus definiciones, lineamientos y principalmente a los procedimientos que deben realizar las aeronaves durante una interceptación.

Probablemente esto se deba al lamentable suceso que la Fuerza Aérea del Perú debió afrontar en 2001 durante el derribo de la aeronave con misioneros de nacionalidad Estadounidense. Es por ello que la Ley 30339 es el producto de las lecciones aprendidas durante aquella ocasión.

Otro de los puntos a destacar en las legislaciones de ambos países es sobre quien recae la responsabilidad de autorizar el derribo de una aeronave hostil. Tanto en la República del Perú como en Bolivia el responsable de autorizar un derribo es el Comandante del Comando Operacional de Defensa Aérea o el Comandante del Comando de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo respectivamente. De este modo, vemos que en los sistemas de ambos países, no dependen de poder acceder al Ministro de Defensa para autorizar un derribo.

En el caso de Colombia y México, lo que pudimos ver es que si bien Colombia contempla los procedimientos y lineamientos para realizar la interceptación de una aeronave incursora, lo hace apoyándose en una reglamentación, y no mediante una legislación nacional, pero si teniendo en cuenta el uso de la fuerza contra la aeronave incursora. Por el contrario, en México donde los procedimientos se encuentran detallados en una Publicación de Información Aeronáutica, no se contempla la posibilidad de emplear la fuerza contra el medio aéreo interceptado.

Vemos entonces que de los cuatro países analizados en el Capítulo precedente, solo 3 de ellos contempla el uso de la fuerza, y llegar al derribo de la aeronave. Perú y Bolivia lo hacen mediante una legislación con consenso Nacional, siendo como dijimos antes la más representativa la Peruana. Por el contrario en el caso colombiano y mexicano, no se cuenta con una Legislación Nacional, tratándose más de la voluntad de la autoridad que se encontraba a cargo en ese momento.

Cuando contrastamos estos análisis con la realidad de la República Argentina, podemos decir que se encuentra en un gris entre ambas posturas. Por un lado no posee un Legislación Nacional tan clara y explícita como posee Perú, o al menos una ley que abale los procedimientos como también cuenta Bolivia. Pero tampoco se encuentra en la situación de México, donde explícitamente no se contempla el uso de la fuerza, o Colombia, donde los procedimientos existentes se encuentran en reglamentaciones.

Lo que encontramos en la República Argentina es un Decreto dictado por la voluntad del Presidente que se encontraba en ese momento. Pero ese Decreto si contempla llegar al derribo de una aeronave. Las restricciones que encontramos en el detalle del mismo, hacen que poder llevar a la práctica el uso de la fuerza contra un vector incursor sea poco practicable. Salvo una situación particular, y acotada en espacio y tiempo, como lo es un Evento de Interés Estratégico, y como sucedió con motivo de la cumbre del G20, poder acceder a la Autoridad de Decisión Nacional en tiempo y forma durante una interceptación, resulta muy difícil, más aún cuando hablamos de escasos minutos para poder tomar una decisión.

Resultaría muy útil poder contar con una Ley Nacional, con el consenso que esto implica, y no tan solo un Decreto, y que en esta se encuentren detallados los procedimientos, principios y lineamientos a llevar adelante cual es el caso de la República del Perú. El solo hecho de contar con una Ley Nacional con este tenor sería altamente disuasorio para todos aquellos actores que intentan llevar adelante actividades ilícitas a través del Aeroespacio de Jurisdicción Nacional. Esta Ley debería reconsiderar la

Autoridad de Decisión, tal y como se encuentra descripto en la Legislaciones Peruana y Boliviana, asignándola al Comandante Conjunto Aeroespacial, lo que permitiría agilizar los procesos de toma de decisiones.

Por otro lado, no solo es necesario el sustento que otorga un marco normativo acorde a las necesidades de un Sistema de Defensa Aeroespacial, sino también contar con todos los Documentos propios del Ciclo de Planeamiento de la Defensa, y que en última instancia, enunciado el Plan de Operaciones del Comando específico permita la operacionalización de la Defensa Aeroespacial. El planeamiento y ejecución de las operaciones de Defensa Aeroespacial es responsabilidad del EMCFFAA, y será responsabilidad de este el desarrollo de todos estos documentos.

Con la actualización de la DPDN 2021 se dio inicio al Ciclo de Planeamiento. Esto debería llevar a poder contar con estos documentos, y más aún con la actualización en la situación estratégica en esta materia. Desde la creación del CCAe en el año 2014 hasta la fecha, no existe un Plan de Operaciones, contribuyente a un Plan de Campaña de Nivel Operacional y que ambos abarquen la totalidad del territorio de la República Argentina. Nos encontramos con la ausencia de ambos, suplantado esto por Directivas.

Contar con un Plan de Campaña de Nivel Operacional que abarque la totalidad del territorio del País, permite lograr la sinergia entre las tres Fuerzas Armadas, contribuyendo las tres no solo a la Vigilancia y Control del Aeroespacio, sino también a la del territorio y los mares.

Esto permitiría la elaboración de un Plan de Operaciones de Defensa Aeroespacial, contribuyente al anterior, que abarque la totalidad del Aeroespacio del territorio Nacional, y no haciendo solo hincapié en el sector Norte. Permitiría contar con Zonas de Defensa e Información de forma permanente en diferentes regiones, y no tan solo del Paralelo 29°S hacia el norte. De este modo las RPA vigentes podrían ser aplicadas en estas, sin necesidad de todo el respaldo legal que implica crear una ADIZ circunstancial, como es el caso de los Eventos de Interés Estratégico.

La Defensa Aeroespacial en la República Argentina necesita una reformulación del marco normativo legal vigente, mediante el reemplazo del actual Decreto Nro. 1054/18 por una Ley con consenso Nacional, el completamiento de los documentos resultante del Ciclo de la Defensa por parte del EMCFFAA, con su debido Plan de Campaña del COFFAA y Plan de Operaciones del CCAe y el postergado completamiento de medios establecido en el Decreto N°1407/04 SINVICA.

Bibliografía

- Decreto Nro. 457/2021 Poder Ejecutivo Nacional, 14 de julio de 2021, por el que se aprueba la actualización de la “Directiva de Política de Defensa Nacional”, Ciudad de Buenos Aires, Boletín Oficial, 19 de Julio de 2021, Nro. 34704, página 10.
- Decreto Reglamentario Nro. 727/06 Poder Ejecutivo Nacional, 12 de junio de 2006, Reglamentación de la Ley N°23.554. Principios Básicos. Competencia del Consejo de Defensa Nacional. Atribuciones del Ministerio de Defensa. Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. Fuerzas Armadas. Disposiciones Complementarias, Buenos Aires, Boletín Oficial, 13 de Junio de 2006, Nro. 30925, página 1.
- Decreto Nro. 2645/14 Poder Ejecutivo Nacional, 30 de diciembre de 2014, por el que se aprueba la actualización de la “Directiva de Política de Defensa Nacional”, Buenos Aires, Boletín Oficial, 19 de enero de 2015, Nro. 33052, página 4.
- Decreto Nro. 1407/04 Poder Ejecutivo Nacional, 14 de octubre de 2004, por el que se aprueba el “Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial”, Buenos Aires, Boletín Oficial, 15 de octubre de 2004, Nro. 30506, página 1.
- Decreto Nro. 1091/11 Poder Ejecutivo Nacional, 20 de julio de 2011, por el que se establece el Operativo Escudo Norte, Buenos Aires, Boletín Oficial, 21 de julio de 2011, Nro. 32196, página 1.
- Decreto Nro. 228/16 Poder Ejecutivo Nacional, 21 de enero de 2016, por el que se Declara la “Emergencia de Seguridad Pública”, Buenos Aires, Boletín Oficial, 22 de enero de 2016, Nro. 33302, página 1.
- Decreto Nro. 1054/18 Poder Ejecutivo Nacional, 15 de noviembre de 2018, por el que se modifica el Decreto Nro. 228/16, Boletín Oficial, 16 de noviembre de 2018, Nro. 33998, página 8.
- Ley 23.554 Honorable Congreso de la Nación Argentina, 13 de abril de 1988, Defensa Nacional. Principios básicos. Finalidad y estructura del sistema. Organización de las Fuerzas Armadas. Servicio de Defensa Nacional. Organización Territorial y Movilización. Disposiciones generales y

transitorias, Buenos Aires, Boletín Oficial, 5 de mayo de 1988, Nro. 26375, página 4.

Resolución Ministerio de Defensa Nro. 230, 9 de abril de 2014, Creación del Comando Subordinado de Defensa Aeroespacial. Buenos Aires, Argentina.

Orden Especial del Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas 01/19, 11 de marzo de 2019, Organización del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas Año 2019, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

PC-13-05, Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, 5 de Septiembre de 2018, “Defensa Aeroespacial Integral”, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ley 30339, Congreso de la República de Perú, 29 de agosto de 2015, Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional. Diario Oficial de la República del Perú No. 13377, Lima.

Ley 521, Asamblea Legislativa Plurinacional, 22 de abril de 2014, Ley de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo. Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia, Palacio de Gobierno de la Ciudad de La Paz.

Publicación de Información Aeronáutica de México, 13 de enero de 2011, ENR 1.12 Interceptación de Aeronaves Civiles, SCT-DGAC-SENEAM, AMDT 01/11 (379).

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Oficina de Transporte – Grupo de Normas Aeronáuticas, 21 de junio 2021, RAC 5 “Actividades de Aeronáutica Civil – Servicios Aéreos Comerciales”, Diario Oficial 51.714 del 23 de junio de 2021.