

**Soberanía en la tercera dimensión. Una propuesta desde el proyecto “Hacia el ejercicio de la soberanía en el aerospacio”**  
*Sovereignty in the third dimension. A proposal from the project “Towards the exercise of sovereignty in aerospace”.*

ALEJANDRO A. MORESI

Escuela superior de Guerra Aérea, Universidad de la Defensa Nacional, Argentina

Alejandro.moresi@conjunta.undef.edu.ar

*El presente artículo presenta la contribución más importante del trabajo de Investigación “Hacia el ejercicio de la soberanía en el aerospacio nacional” proyecto de investigación de la Escuela Superior de Guerra Aérea, financiado mediante la convocatoria UNDEFI 2017 y cuyo trabajo aquí presentado lo constituyen los considerandos y el articulado para una “Ley de Protección aeroespacial”. A lo largo del desarrollo, se describen brevemente los contenidos del proyecto y la evaluación de opinión del público con respecto al tema del ejercicio de la soberanía en el aerospacio.*

## 1. Acerca del proyecto

### a) Su gestación

El proyecto nació como una necesidad de dar un marco legal adecuado para homogeneizar la atomización que se produjo en cuestión aeroespacial con la creación de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC)<sup>1</sup> a partir de la escisión del Comando de Regiones Aéreas del ámbito de la Fuerza Aérea.

Este primer paso dio origen a una atomización del poder aeroespacial nacional<sup>2</sup> en diferentes componentes, de los cuales los más relevantes para la actividad aeronáutica directa son la ANAC, la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA)<sup>3</sup> y el Comando Aeroespacial<sup>4</sup>. Además, existen numerosos organismos más que participan o poseen diferentes niveles de autoridad para la regulación y control de actividad aeronáutica.

Con el decreto 1407/04<sup>5</sup> que creó el Proyecto del Sistema Integrado de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA), se dio impulso a numerosos desarrollos en el campo tecnológico, particularmente en lo referido a radares y que

---

1 Hasta ese momento, toda la autoridad en cuestiones aeroespaciales recaía en la Fuerza Aérea Argentina, con excepción del Desarrollo de tecnología espacial, que pasó en al ámbito de la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), con la consecuente disolución de la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales (CNIE).

2 Poder Aeroespacial Nacional: *la capacidad que tiene un Estado, en un momento determinado, para actuar a través del Aeroespacio contribuyendo al logro de los Objetivos Políticos seleccionados* (FAA, Diccionario de la FAA, Bs.As. 1970).

3 EANA: creada por Ley N° 27.161. Creación de la Empresa Argentina de Navegación Aérea- Sociedad del Estad- (EANA S.E.)

4 Comando Aeroespacial: el MINDEF mediante la Resolución 230/14 lo crea en el ámbito del EMCO

5 PEN Decreto 1407/04 Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial, Bs. As.14-10-2004

ha permitido, de alguna manera, comenzar a cumplir el viejo anhelo nacional de establecer las fronteras aeroespaciales de la República Argentina, actividad sólo posible a través de ingenios tecnológicos.

La política nacional determinó que el instituto adecuado para la operación del SIVICA fuera la creación de un Comando de Nivel Operacional que trabajara de manera conjunta en el ámbito del Comando Operacional de las Fuerzas Armadas. Ello se llevó adelante a través de la creación del hoy denominado Comando Aeroespacial (Cae).

Ante la cantidad de nuevos protagonistas con diferentes orígenes legales (la EANA se creó por ley, la ANAC por decreto y el CAE por resolución), se inició una nueva gestión del ejercicio soberano del Estado, hasta el momento no ejercida, y la necesidad de:

1. *Asegurar* la protección constitucional de la vida y los habitantes de la Nación Argentina desde el aeroespacio.
2. *Reducir* las incursiones desde el exterior de aeronaves no identificadas, a las que se denomina como tránsitos aéreos irregulares, de los que pueden presumirse diversas situaciones que van desde la infracción aeronáutica a la violación de la Defensa Nacional, pasando por el empleo del medio aéreo para la realización de actos delictivos.
3. *Incrementar* la seguridad operacional de la aviación, procediendo a regularizar las anomalías que se producen en el espacio aéreo y que pueden ser solucionados por el sistema de seguridad operacional normal, en razón de no contar con los medios idóneos, operativos y técnicos adecuados.

De un relevamiento realizado con diferentes instituciones del quehacer aeronáutico, se consideró conveniente realizar en el ámbito académico que ofrece la UNDEF, a través

de la Escuela Superior de Guerra Aérea, un proyecto de Investigación que se denominó “*Hacia el ejercicio de la soberanía en el aeroespacio nacional*”, el cual fue financiado a través de la convocatoria UNDEF de 2016, bajo el número 298/06, cuyo objetivo fue: Presentar un análisis integral e integrado de la problemática aeroespacial de la Nación Argentina, vista desde la perspectiva del ejercicio soberano sobre los espacios jurisdiccionales, abordando aspectos referidos a la problemática de la tercera dimensión: como una política de Estado, teniendo en cuenta la situación del poder aeroespacial militar, conjuntamente con un análisis de la legislación vigente en nuestro país y comparado con otras naciones, así como un estudio de casos y resultados de entrevistas a expertos.

El trabajo de investigación es un proyecto de ley que permita la optimización del ejercicio de la soberanía en el aeroespacio nacional. La difusión del proyecto de ley la razón principal del presente artículo.

#### b) *el desarrollo del proyecto*

La investigación se desarrolló mediante el estudio de la situación legal propia y en otros países; la revisión de casos acerca de la aplicación; la situación del poder aeroespacial militar, desde la perspectiva de los recursos humanos, del material, de la industria, de la logística, entre otras; y su comparación con otros países de la región, así como las posturas de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), considerando sus características.

Finalmente, se preparó –en coordinación con diferentes organismos como el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial y el Comando Aeroespacial– una propuesta de norma legal que permita el ejercicio de la soberanía en el Aeroespacio lo que constituiría el complemento del Código Aeronáutico<sup>6</sup>.

---

6 República Argentina, Código Aeronáutico, 7<sup>ma</sup> edición, A-Z Editora, Bs.As. Argentina, 2000, ISBN 950-534114-8

Para el análisis del poder aeroespacial militar, se realizaron entrevistas a diferentes autoridades de la Fuerza Aérea Argentina para revisar planes vigentes con sus niveles de cumplimiento de la política. Asimismo, se hizo una evaluación en FIDAE<sup>7</sup> del poder aeroespacial comparado con otros países. Se visitó y entrevistó a la industria nacional para la defensa (FAdeA e INVAP) a los efectos de conocer su estado y situación.

Además, se llevó adelante un análisis técnico-operativo de características técnicas para una adecuada comprensión de aspectos que constituyen el núcleo duro de la operación aérea de vigilancia y control, que permita a los decisores comprender su mecánica y así poder encontrar soluciones afines con el problema planteado.

También, se realizó un trabajo de extensión presentando el proyecto en diferentes foros de pensamiento relacionados con la cuestión aeronáutica y espacial para su evaluación y discusión.

*c) Las conclusiones del proyecto son los considerandos para la ley*

Los siguientes considerandos son conclusiones de la investigación, que son presentados como posibles argumentos para tratar un articulado de Ley:

Que han existido numerosos intentos de legislar en la materia aeronáutica y espacial sin que hayan estado dadas las condiciones tecnológicas y operativas adecuadas, demorándose las acciones legislativas que permitan el ejercicio de la soberanía y protección de habitantes, bienes y riquezas desde el Aeroespacio.

Que esta materia no ha sido objeto del tratamiento en el Código Aeronáutico, sino que lo complementa.

Que la Nación Argentina no ha fijado hasta el momento una posición con respecto a cómo ejercer la soberanía sobre su

---

7 Feria internacional del Aire y el Espacio, Chile, 2018.

## Aeroespacio.

Que el ejercicio del poder de la nación es la “autoridad suprema del poder público nacional la que reside en el pueblo y se ejerce a través de sus órganos constitucionales representativos”

Que se ha alcanzado un conocimiento y tecnología que hacen posible fijar límites soberanos a la problemática de intangibilidad del Aeroespacio y permite al estado nacional delimitar su propiedad

Que el Convenio de Chicago, con más de 190 Estados adheridos, fija que: “Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”. Lo que entiende por tal, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado”

Que se adopta como límite superior del Aeroespacio de jurisdicción la línea Kalman<sup>8</sup>, a partir de la cual la Nación Argentina considera que superada tal barrera los vuelos se consideran astronáuticos

Que la especificidad del medio aéreo dificulta la posibilidad de aplicar diferentes soluciones al empleo del medio aéreo en el ejercicio de la Vigilancia y control aeroespacial, debido al alto nivel técnico de la operación y de su integración sistémica.

Que una ley permite a la Nación asumir sus límites geográficos, con características volumétricas propias de un Estado moderno y establece el concepto de soberanía tridimensional en un espacio donde proyectar los bienes y servicios.

---

<sup>8</sup> Es la línea a partir de la cual se considera prácticamente la desaparición de efecto gravitatorio. Se ubica, en promedio, a unos 100 km de altura sobre la superficie terrestre.

Que se define al Aeroespacio como un recurso natural, por ende, exige su cuidado y protección, para lo cual se establece su vigilancia y control mediante el empleo de sistemas tecnológicos que permitan establecer sus límites soberanos.

Que el Poder Aéreo es *“la capacidad que tiene un Estado, en un momento determinado, de actuar a través del Aeroespacio, contribuyendo al logro de los objetivos políticos seleccionados”*, a través de todos los medios que disponga al efecto: aviación civil, comercial y militar, a la infraestructura e industria aeroespacial y al área científico-tecnológico, entre otros).

Que el Aeroespacio posee un valor estratégico que influye en los campos económico, político. social, tecnológico y militar.

Que el empleo del Aeroespacio permite una proyección internacional y el desarrollo de todos los Campos del Poder de la Nación, donde todos los actores estatales o no, legales o no, identifican esas mismas posibilidades, tratando de influir o actuar en él, por lo que es deber del estado su Vigilancia y Control.

Que la frontera aeroespacial constituye una política de estado que se ha comenzado a concretar en el Siglo XXI con el “Sistema Integrado de Vigilancia y Control del Aeroespacio” (SINVICA) y la creación de organismos como, la ANAC, la EANA y el Comando Aeroespacial.

Que su uso se extienda a todos aquellos que logren la capacidad de volar legalmente: globos, drones, aeronaves civiles, comerciales, militares y de medios Aero-deportivos y espaciales en su paso hasta el espacio exterior y también en su proceso de reentrada, sin que por ello la Nación Argentina deje de tener plena soberanía y control sobre ellos.

Que la República Argentina plantee su potestad soberana en todos los casos de empleo del aeroespacio tanto en la

atmósfera o en el espacio exterior.

Que la República Argentina respeta y respetará el o los acuerdos internacionales acerca de las normas por aplicar tanto en la atmósfera como en el espacio exterior, la que posee diferentes interpretaciones que tienen impacto en las capacidades y posibilidades geoestratégicas del estado.

Que los avances tecnológicos y las posibilidades de explotación de los espacios vacíos, por las características geográficas de nuestra nación, se establezca la necesidad de declarar la estratósfera como una zona de interés especial para la utilización de servicios públicos y de seguridad.

Que una vigilancia integral e integrada del aeroespacio permita generar mejores condiciones, para las comunicaciones, el turismo, los negocios, las ciencias, el deporte, dentro de un orden y cultura asumida por todos los usuarios públicos y privados.

Que el Aeroespacio continúe siendo protagonista de hechos trascendentes en los ámbitos bélicos, terroristas y crímenes transnacionales, los cuales obliga al Estado a su uso, control y negación.

Que, ante un hecho bélico, nuestro país, para mantener su estatus de zona de paz y neutralidad, debe asegurar que su Aeroespacio no sea empleado por ninguna de las partes, resguardando la soberanía en él, aún si los conflictos se trasladasen al espacio exterior.

Que el Aeroespacio es un recurso natural y constituye un ambiente clave para la protección y cuidado de las riquezas renovables y no renovables.

Que la situación descripta conlleva responsabilidades geoestratégicas donde la protección y cuidado de su potencial depende de la capacidad de “alerta” que asegure la paz y protección general de habitantes y bienes.

Que el sistema de defensa constituya una base de apoyo

en las negociaciones y en el sostenimiento de los intereses nacionales, donde los medios aeroespaciales parecieran constituirse en el elemento adecuado para minimizar los tiempos de reacción y optimizar la alerta, y capacidad de observación.

Que el Artículo 51 de la carta de la Naciones Unidas, consagra el derecho de las naciones a la Legítima Defensa “...el derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un miembro de las Naciones Unidas”, no especificando las condiciones de ejercicio de la legítima defensa, pero si la necesidad y proporcionalidad. Por lo tanto, la República Argentina considera el Aeroespacio como un ambiente apto para el ejercicio de ese derecho

Que el ejercicio de la soberanía es un factor que colabora con el buen empleo de la aviación y que permite regular la aviación civil internacional y su finalidad, así ésta pueda desarrollarse de manera segura y ordenada, en benéfico de la comunidad mundial, estableciendo reglas comunes de aplicación internacional para la circulación y la seguridad de la navegación aérea, especialmente las civiles.

Que el Artículo 4º del Convenio de Chicago de 1944, habilita implícitamente la interceptación de aeronaves, cuando estas hubieren infringido los principios del Convenio en cuanto a la navegación aérea, al hacer uso indebido de la aviación civil; es decir el empleo de ésta para propósitos incompatibles con los fines del convenio.

Que la República Argentina a través de sus representantes entiende que una aeronave civil mantiene ese derecho y categoría, en tanto y cuanto sus acciones sean compatibles con el convenio de Chicago.

Quedan fuera de las reglas y protecciones del Convenio el uso activo o pasivo de aeronaves con fines militares, el uso de aeronaves para la comisión de un delito, el uso de aeronaves para el transporte de materias no autorizadas

por los convenios y reglamentos internacionales y el ingreso de una aeronave en el espacio aéreo de todo Estado contratante, sin contar con la debida autorización. La desobediencia cometida por una aeronave ante una orden de aterrizaje efectuada por las autoridades del país sobrevolado, las comunicaciones en transgresión a la frecuencia y a los códigos autorizados por la Organización de la Aviación Civil Internacional y la comisión de aquellos actos, que configuren la violación de la soberanía de otros Estados, hacen que la aeronave en cuestión pierda la categoría de “civil”, entrando en vigor el Artículo 9º de los Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego por los Funcionarios Encargados de Hacer cumplir la Ley.

Que el uso de las armas en el Aeroespacio sólo se llevará a cabo en condiciones de defensa propia o de otras personas en caso de peligro de muerte inminente o lesiones graves, o con el propósito de evitar la comisión de un delito particularmente grave que entrañe una seria amenaza para la vida, previo haber declarado a la «aeronave hostil», término por el cual ésta queda fuera de las condiciones de «aeronave civil» prevista en el convenio de Chicago.

Que, a los efectos de la adecuada implementación del uso y empleo del espacio aéreo, la Nación Argentina prevé la aplicación de la Circular OACI de Cooperación Cívico Militar Circular 330 AN 189, de acuerdo con la metodología que se implemente en la reglamentación de la ley.

Que, si bien la Constitución de la Nación Argentina, no prescribe en forma literal y expresa, el ejercicio de la soberanía y jurisdicción sobre su territorio, los tiempos modernos y las amenazas transnacionales requieren de las medidas pertinentes para el cuidado y protección de los ciudadanos y riquezas propias. Ello hace necesario la preparación de una norma legislativa que determine la manera y forma en que el convenio de Chicago forme parte

de la constitución del año 1994 para ser aplicado en el territorio nacional.

Que la República Argentina prevé en un todo cumplir con lo establecido en la Ley 23399, sancionada el 25 de septiembre de 1986, promulgada el 10 de octubre del mismo año y publicada el 6 de marzo de 1987, por la cual incorpora al derecho nacional la obligación de abstenerse a recurrir al uso de las armas en contra de aeronaves civiles en vuelo (en tanto y en cuanto ellas mantengan el mencionado estatus) y que en caso de interceptación, no se pondrá en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas.

Que por la Ley antes mencionada la Nación Argentina ha tomado adecuadas medidas para prohibir dentro del marco de la legislación nacional, el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en el país o explotadas por explotador que tenga su oficina principal o residencia permanente en el Estado, para cualquier propicio incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

Que en función de lo establecido por Ley 23.554 – Ley de Defensa Nacional<sup>9</sup> y su reglamentación, la Ley 24948 de la Reestructuración de las Fuerzas Armadas dispone la misión de la Fuerza Aérea Argentina, entre otras, la de estar preparada para ejercer la soberanía efectiva del Aeroespacio, columna vertebral del Poder Aeroespacial Nacional y contribuir a la Defensa Nacional actuando disuasiva y efectivamente en el ámbito aeroespacial de interés, a fin de garantizar y proteger de modo permanente los intereses vitales de la Nación. Siendo que la Ley 24.059 – Ley de Seguridad Interior determina como ámbito de aplicación el territorio de la República Argentina, sus aguas

---

9 PEN, ley 23.554. Principios básicos. Finalidad y estructura del sistema. Organización de las Fuerzas Armadas. Servicio de Defensa Nacional. Organización Territorial y Movilización. Disposiciones generales y transitorias, Bs. As, 26 de abril de 1988.

jurisdiccionales y su espacio aéreo.

Que la Ley 26.102 – Ley de Seguridad Aeroportuaria, define en su ARTÍCULO 91 que: “Las misiones y funciones asignadas por la Ley 21.521 a la Policía Aeronáutica Nacional<sup>10</sup> y que no hayan sido asignadas por la presente ley a la Policía de Seguridad Aeroportuaria, serán ejercidas por la Fuerza Aérea Argentina, y queda bajo la responsabilidad de dicha fuerza todo lo atinente a la vigilancia y control del espacio aéreo por lo cual se deroga toda norma de carácter público, reservado, secreto, publicada o no, constituyendo a la Fuerza Aérea en la responsable del ejercicio de la soberanía en el espacio aéreo, mediante acciones de vigilancia y control de éste. Lo que se ejecutará a través del Comando Aeroespacial de nivel Operacional creado al efecto y dependiente del Estado mayor Conjunto de las FF.AA.

Que el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1407/2004, creó el Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA), que constituye la herramienta para contribuir 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 y Controlar el tránsito irregular o ilícito que la resolución MD 230/14 con la creación del Comando Aeroespacial del Estado Mayor Conjunto determine el operador del sistema SINVICA, ambos elementos pasarán a través de la presente a tener fuerza de ley.

Que a los efectos de equilibrar las jerarquías legales en las cuestiones atinentes al Aeroespacio, lo establecido en la Ley N° 27.161 a través de la creación de la Empresa Argentina de Navegación Aérea- Sociedad del Estado (EANA S.E.) y en el Decreto N° 239/2007 y 1770/2007 y la creación de la

---

10 PEN Ley 21.521 Ley de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, Bs. As, 1 de enero de 1977.

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), todos ellos tendrán el mismo carácter y nivel legislativo a partir de la presente.

Que resulta necesario a través de la presente norma fijar, de manera permanente y por mandato de los representantes del pueblo, algunos aspectos tratados en el Decreto 228/15 y sus modificatorias en relación con los temas referidos a la interceptación aérea de aeronaves civiles, la determinación de aeronaves hostiles y el tratamiento de las Reglas de Protección Aeroespacial (RPA), para que estas adquieran fuerza de ley.

Que el Libro Blanco de la Defensa Nacional<sup>11</sup> y la cuestión aeroespacial, plantea:

- La Concepción y Actitud Estratégica de la Defensa, “La República Argentina se concibe como un país de vocación pacífica que promueve el respeto y los valores del estado de derecho, la democracia y los derechos humanos. Es por ello que su concepción estratégica defensiva reivindica la importancia de la cooperación como medio de construcción de confianza entre los estados, con el objeto de que esta contribuya al mantenimiento de la paz internacional”.
- En lo relativo al Espacio Aéreo, la necesidad de su permanente vigilancia y control estratégico en relación tanto con los usos como con la negación e impedimento de ese uso mediante un efectivo sistema de defensa aeroespacial, conforme lo determine el planeamiento militar conjunto.
- La determinación del valor del Aeroespacio radica, por un lado, en las posibilidades que brinda como ámbito para la realización de distintas actividades y por otro en cómo estas influyen sobre los campos de poder, lo que

---

<sup>11</sup> Ministerio de Defensa, Libro Blanco de la Defensa Nacional, Bs.As., Argentina, 2015, Parte I, Cap II, parte 2 Cap. VI y Cap. VII.

define su valor estratégico.

- El diseño del componente aeroespacial del instrumento militar en el marco de un adecuado desempeño operativo, logístico y tecnológico que debe considerar la capacidad de planificación en red y en tiempo real, la integración de los sistemas de vigilancia y control de los distintos ámbitos operacionales en los espacios de interés, los estándares de interoperabilidad conjunta y combinada, la flexibilidad de modificar el eje defensivo y la precisión en el empeño
- En este escenario, la FAA, como parte integrante del instrumento militar de la Defensa nacional como ejecutor responsable del Sistema Nacional de Vigilancia Aeroespacial, está facultada para realizarla.
- Al Comando Aeroespacial del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas como organismo con responsabilidad para ejercer el comando de las operaciones de vigilancia y control del espacio aéreo de jurisdicción nacional quede declarado de interés por el Poder Ejecutivo Nacional.
- Conceptual y operativamente, el espacio aéreo es un bloque indivisible en el cual, a través de diferentes instrumentos, el Estado ejerce sus derechos soberanos durante la paz y niega su uso en períodos de crisis o conflicto; disuade, anula, neutraliza, atenúa o minimiza los efectos del agresor e incluye la ejecución y asesoramiento en las acciones de defensa aeroespacial pasiva y la asistencia a los organismos de protección y defensa civil, en forma permanente.
- La defensa aeroespacial integral como contribuyente a garantizar los intereses vitales de la Nación, se nutre en función de las nuevas tecnologías y capacidades derivadas de los sistemas de armas aeroespaciales.
- Que más allá de la crisis económica que afecta al Estado,

resulta necesario para iniciar procesos de recuperación de la Defensa Nacional establecer acciones de fondo con esfuerzos financieros, tales como:

- Establecer las relaciones y responsabilidades interagenciales
- Integrar el Sistema Vigilancia, Reconocimiento e Inteligencia (ISR)
- Definir los niveles de sanción a los infractores
- Determinar la situación de hostilidad

Que el ejercicio de la soberanía en el Aeroespacio, es propio de la Misión de la Fuerza Aérea tanto desde la perspectiva de la Ley de Defensa como desde su reglamentación y por las reservas establecidas en la ley de seguridad interior. El ejercicio del Poder Aeroespacial Militar debiera ser ejecutado de forma efectiva y permanente por la Fuerza Aérea a través del Comando Aeroespacial, ya que configura una cuestión soberana y por ser el único elemento del Estado Nacional en capacidad de realizarlo, constituyendo, así, la violación del Espacio aéreo un problema propio de la Defensa Nacional, encuadrado en el pleno cumplimiento de las leyes vigentes.

## **2. La propuesta**

La propuesta del articulado para el proyecto de ley es presentada con los siguientes títulos:

### **Título primero**

#### **Principios fundamentales que regulan la protección del Aeroespacio**

Artículo 1º: La presente ley establece las normas para la protección y defensa de la soberanía, dentro del Aeroespacio y zonas de interés de la República Argentina.

Artículo 2º: La aplicación de las normas incluidas en la presente ley estarán orientadas para lograr la protección, la vida y libertad de los habitantes de la Nación Argentina de los intereses vitales en el marco de la defensa nacional.

## **Título segundo**

### **Disposiciones para la política de la defensa del Aeroespacio.**

Artículo 3º: Se define al Aeroespacio como el ámbito único e indivisible que se extiende por encima de la superficie terrestre y del mar territorial sujeto a la soberanía de la REPÚBLICA ARGENTINA, como así también al Aeroespacio de responsabilidad, de jurisdicción y de interés, sectores donde ejercerá sus funciones la AUTORIDAD DE DEFENSA AEROESPACIAL a los fines de garantizar la Defensa Nacional.

Las funciones de la AUTORIDAD DE DEFENSA AEROESPACIAL se extenderán a los espacios y medios en la superficie necesarios para el desarrollo pleno de su actividad y al Aeroespacio de jurisdicción y de interés que se determinen en cada caso.

Artículo 4º: Se define como:

4. Aeroespacio de Responsabilidad: es el sector sobre el cual el Estado Argentino posee potestades derivadas de acuerdos, tratados o compromisos internacionales para ejecutar distintas tareas y el espacio exterior. Allí el Estado se encuentra sujeto al cumplimiento de las normas internacionales y acuerdos vigentes.
5. Aeroespacio de Jurisdicción: es el sector sobre el cual el Estado Argentino si bien no es soberano, por razones de fuerza mayor ejercerá sus funciones en espacio y tiempo limitados, a efectos de preservar intereses vitales de la nación.
6. Aeroespacio de Interés: es el sector sobre el cual el

Estado Argentino, en virtud de su accionar, requiere una vigilancia especial respecto de los hechos o actividades que en él se desarrollan y que pueden influir en los intereses nacionales.

Artículo 5°: La protección del Aeroespacio definido en los artículos precedentes es una obligación de todas las autoridades involucradas en su gestión (civiles y militares), las que deberán actuar en forma integrada y coordinada a efectos de lograr una adecuada sinergia en la acción.

Artículo 6°: Las autoridades correspondientes adoptarán las medidas necesarias para evitar que las acciones de la defensa aeroespacial afecten la seguridad operacional de la aviación civil y que las correspondientes a la aviación civil interfieran con la actividad de la defensa aeroespacial.

Artículo 7°: Dado que la gestión integrada e integral del Aeroespacio, exige, desde el punto de vista de la seguridad del tránsito aéreo, aplicar el criterio de uso flexible del espacio aéreo, las autoridades competentes establecerán los mecanismos de coordinación necesarios para permitir la transferencia dinámica de áreas de responsabilidad en función de la situación particular y de las necesidades de las autoridades correspondientes conforme a las prioridades que se establecen en el Anexo 1.

Artículo 8°: La Defensa Aeroespacial Nacional deberá disponer, dónde la autoridad competente determina, el pleno acceso a la información crítica y operativa disponible de la Autoridad Aeronáutica Civil Nacional.

Artículo 9°: La Defensa Aeroespacial Nacional, en las circunstancias que se enuncian en el Anexo 2, podrá asumir los distintos grados de control que allí se enuncian, sobre las autoridades civiles correspondientes, toda vez que se detecte una situación anómala que pueda constituir un riesgo o agresión para el tránsito aéreo cooperativo, los habitantes o los intereses vitales de la Nación. Las autoridades competentes deben establecer las normas y protocolos necesarios para su

inmediata aplicación en caso necesario.

### **Título tercero**

## **Del instituto para el Ejercicio de la Soberanía en el Aeroespacio**

Artículo 10º: A los fines de ejecutar la protección y defensa de la soberanía aeroespacial créase el Comando Aeroespacial de Defensa (CAD), el cual constituye el órgano de nivel operacional, responsable de ejecutar en forma permanente la Defensa Aeroespacial Integral, a través de tareas vigilancia y control integral de la actividad que se desarrolla en dicho ámbito.

Artículo 11º : El Comando Aeroespacial será de nivel de Conducción Operacional y dependerá del Ministerio de Defensa, desde el punto de vista funcional dependerá del Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea en todo lo que se refiere a la aplicación de la seguridad operacional, a la gestión y uso de los servicios aeronáuticos militares requeridos.

Artículo 12º: El Comando Aeroespacial de Defensa se conformará principalmente sobre la base de los medios puestos a disposición por la Fuerza Aérea Argentina, a los que se integrarán los que aporten a disposición el Ejército Argentino, la Armada Argentina y/u otros organismos del Estado Nacional, en función que el PEN fije y para lo cual dicho Comando realizará los correspondientes requerimientos.

Artículo 12 Bis: a los fines del ejercicio de la Autoridad Aeronáutica Civil, se restablece la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) como el órgano responsable del ejercicio, quien definirá, sus representantes en cada nivel de trabajo.

Artículo 13º: Las operaciones por ejecutar y los medios de las FF.AA. para emplear por parte de los Comandos Operacionales que se constituyan (incluido el Comando Aeroespacial de Defensa), serán coordinados por el organismo que designe el Ministerio de Defensa a tal efecto.

Artículo 14°: Constituye la misión principal del Comando Aeroespacial conducir en forma permanente, la Defensa integral, vigilancia y control del Aeroespacio soberano y de interés del Estado Nacional y de aquellos de jurisdicción que se establezcan, con el objeto de preservar los intereses vitales de la Nación.

Artículo 15°: El cargo de Comandante del Comando Aeroespacial de Defensa será ejercido por un oficial superior del escalafón del aire de la Fuerza Aérea Argentina especialista en defensa aeroespacial.

Artículo 16°: En caso de crisis o guerra, cuando se establezca un Teatro de Operaciones, el Comando Aeroespacial de Defensa transferirá las áreas de responsabilidad que el planeamiento estratégico militar establece como necesario, manteniendo bajo su responsabilidad la defensa aeroespacial en el resto del país con los medios remanentes. Ambos comandos establecerán los mecanismos de coordinación necesarios para facilitar las acciones relacionadas con los vuelos entre una y otra jurisdicción, con adecuada seguridad y flexibilidad del MINDEF mediante la Resolución 230/14 que se creó en el ámbito del EMCO

#### **Título cuarto:**

#### **De las aeronaves o vectores que sobrevuelan el Aeroespacio**

Artículo 17°: Las aeronaves que ingresen o sobrevuelan el Aeroespacio de jurisdicción nacional cumpliendo con las normas vigentes en materia de circulación aérea, impartidas por la autoridad competente, podrán catalogarse como públicas o privadas.

Artículo 18°: Serán aeronaves civiles aquellas privadas que, de acuerdo con lo establecido en el art. 37 del Código Aeronáutico, -ley 17.285- no sean calificadas como públicas.

Artículo 19°: Las aeronaves públicas son aquellas que se

encuentran destinadas al servicio del poder público, como las militares, de policía o aduana.

Artículo 20°: Se entenderá como violación a la soberanía aeroespacial cuando un vector incursor que ingresa o sobrevuela el Aeroespacio soberano o de interés, esté comprendido en una o más de las siguientes condiciones:

1. Vuele en una Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) sin Plan de Vuelo aprobado.
2. No cumpla con la normativa vigente o carezca del equipamiento necesario para volar en dicho espacio.
3. Omite brindar a los Organismos competentes la información necesaria para su identificación o la falsee.
4. No acate las órdenes dadas por las autoridades competentes (civil o militar).

Artículo 21°: Vector incursor es aquel aparato aéreo que se encuentra detectado por un sistema de defensa aeroespacial del cual no se tiene información.

Artículo 22°: Aquellas aeronaves o vectores incursores que no cumplan con las normas aeronáuticas y no puedan ser identificados serán considerados Tránsito Aéreo Irregular (TAI), sin poderlas catalogar como aeronave privada (civil) ni pública, situación que será comunicada a las autoridades competentes.

Artículo 23°: Se considera aeronave hostil aquel Tránsito Aéreo Irregular que no actúa en forma colaborativa o se niega o persiste en no cumplir las órdenes impartidas por la autoridad competente o que por las características de su accionar, puede realizar una agresión para afectar intereses vitales de la nación.

Artículo 24°: Las aeronaves declaradas hostiles mantendrán dicha condición hasta que aterricen en el lugar que se les indique, abandonen el espacio aéreo soberano o cesen en su acción.

## **Título quinto**

### **Autoridades**

Artículo 25°: El o los prestadores de los servicios de control de tránsito aéreo que se establezcan, serán responsables de aplicar los procedimientos de coordinación necesarios para asignar las prioridades de gestión y el uso del espacio aéreo que le requiera el sistema de defensa aeroespacial nacional, sin afectar la seguridad operacional de la aviación civil.

Artículo 26°: El Comando Aeroespacial de Defensa contribuirá en su accionar con la seguridad operacional aérea tanto civil como militar, en tiempos de paz como en tiempos de guerra.

Artículo 27°: Asimismo se deberán establecer los mecanismos necesarios para que la gestión del tránsito aéreo civil, por parte de los prestadores correspondientes, no interfiera con las operaciones de defensa.

Artículo 28°: La Fuerza Aérea Argentina será la Autoridad Aeroespacial Militar, responsable de normar, establecer e implementar los servicios de control de tránsito aéreo militar, los que, en caso de contingencia, deberán asegurar, sin restricciones, la operación de los medios del sistema de defensa aeroespacial, en particular y con ciertas restricciones, la del vuelo de las aeronaves del Estado en general.

Artículo 29°: El Comando Aeroespacial de Defensa será la Autoridad de ejecución a los fines de la aplicación de lo normado en la presente.

## **Título sexto**

### **Procedimiento de interceptación de aeronaves o vectores**

Artículo 30°: Toda aeronave o vector que ingrese o sobrevuele el Aeroespacio soberano, es pasible de ser detectada por el sistema de defensa aeroespacial nacional, el cual integrará los radares primarios o secundarios civiles,

militares y / o de otros países, así como otras tecnologías de vigilancia disponibles que sean concurrentes con dicha finalidad.

Artículo 31°: Toda vez que se detecte un vector incursor el sistema de defensa aeroespacial iniciará distintos procesos de aplicación secuencial y progresiva a efectos de graduar la acción del estado sobre dicho vector, en función de su reacción y abarcará la interceptación, la persuasión, la demostración de fuerza y la aplicación de medidas coercitivas.

Artículo 32°: En caso de detectarse un Tránsito Aéreo Irregular (TAI), éste podrá ser interceptado, al efecto primario de su identificación y, de ser necesario, compelerlo al aterrizaje en el aeródromo más próximo que se considere apto o bien intimarlo a que abandone el Aeroespacio de jurisdicción nacional.

Artículo 33°: La aeronave interceptora una vez efectuada la identificación primaria de ésta, se intentará establecer enlace radial con ella, de conformidad con los procedimientos que establezca la autoridad de ejecución, de tal forma de compeler a que dicha aeronave normalice su situación o se proceda al aterrizaje en el aeródromo más próximo que se considere apto. Ello será de acuerdo con la situación e informes / requerimientos procedentes de las diferentes agencias.

Artículo 34°: Para el caso de que el TAI, continúe con su vuelo, sin cumplir las órdenes impartidas, éstas serán acompañadas por las aeronaves interceptoras hasta el abandono del Aeroespacio de jurisdicción nacional.

Artículo 35°: Para el caso que el TAI proceda al aterrizaje, la autoridad de ejecución informará a las Fuerzas de Seguridad para que se determine la situación de dicha aeronave y se dé intervención a las autoridades competentes.

Artículo 36°: En el caso de que el TAI a pesar de las comunicaciones y medidas adoptadas persista en no obedecer las instrucciones de la aeronave interceptora, ésta

realizará maniobras de persuasión para disuadir y enfatizar la urgente necesidad de que el TAI dé cumplimiento a las órdenes impartidas.

Artículo 37°: El incumplimiento de las órdenes establecidas por la aeronave interceptora, determinará que el interceptor efectúe una demostración de fuerza, mediante el empleo de su armamento con fines intimidatorios a los efectos de lograr el aterrizaje en el aeródromo más próximo o al abandono del Aeroespacio de jurisdicción nacional.

Artículo 38°: La persistencia de la situación, es determinante, para que la aeronave o vector aéreo en cuestión, sea declarado «hostil», acto que se difundirá de manera clara en todas las frecuencias de voz correspondientes al área de vuelo y a las de emergencia. La declaración de «hostil», priva a dicha aeronave de las protecciones que dan las normas y procedimientos aeronáuticos en el ámbito de la República Argentina e internacionales. Las previsiones explicitadas en el presente artículo, serán publicadas por la Autoridad Aeronáutica Nacional (ANAC), quien extremará las medidas para que sean conocidas por todos los posibles usuarios del Aeroespacio nacional.

Artículo 38 Bis: En el caso de que las aeronaves o vectores persistieran en continuar el vuelo, y hacen caso omiso a las medidas dispuestas por la aeronave interceptora, ésta se encontrará facultada para la aplicación de medidas coercitivas con el objeto de impedir la continuación de su vuelo.

Artículo 39°: Para evitar la continuación del vuelo de la aeronave o vector, el comandante de la aeronave interceptora deberá contar con la autorización del Poder Ejecutivo Nacional o de quien éste designe en forma específica para ese fin, a través de la reglamentación de la presente.

Artículo 40°: Todas las actividades que se lleven a cabo para lograr la identificación e interceptación de las aeronaves o vectores considerados Tránsitos Aéreos Irregulares, deberán ser registrados a través de medios técnicos que tengan

aptitud para reproducir lo actuado para su posterior análisis operativo, las que se guardarán durante el período de un año.

## **Título séptimo**

### **Zona de Identificación de Defensa Aérea**

Artículo 41°: La Autoridad de Defensa Aeroespacial podrá establecer mediante la implementación de las llamadas Zonas de Identificación de la Defensa Aeroespacial (ADIZ) restricciones al vuelo, re-equipamiento o procedimientos especiales para asegurar la identificación de las aeronaves que ingresen o vuelen dentro de dicha zona.

Artículo 42°: Las ADIZ podrán constituirse dentro del Aeroespacio soberano, en el de jurisdicción y en coordinación con los países vecinos, en los espacios aéreos bajo jurisdicción de estos y debe publicarse con adecuada anticipación las zonas abarcadas junto con las restricciones, procedimientos, equipamiento necesario o toda otra acción que se requiera.

Artículo 43°: Toda aeronave o vector que incumpla con lo establecido en la Zona de Identificación de Defensa Aérea será pasible de ser declarado TAI.

Artículo 44°: La República Argentina favorecerá el cumplimiento de leyes, tratados internacionales y normas binacionales tendientes a la colaboración con los sistemas de defensa aeroespacial de los países vecinos.

## **Título octavo:**

### **Prioridades de uso y de gestión del Aeroespacio**

Artículo 45°: Cada autoridad tendrá prioridad en el uso y gestión de los espacios asignados los que podrán ser requeridos por otra autoridad cuando no sean utilizados.

Artículo 46°: las prioridades para el uso y gestión del Aeroespacio soberano y de jurisdicción se establecerán

conforme a lo establecido en los Anexos 1 y 2 de la presente Ley.

### **Título noveno:**

#### **Los medios para la protección del Aeroespacio.**

Artículo 47°: El Comando Aeroespacial de Defensa en su carácter de autoridad de ejecución tendrá atribuciones para emplear los medios idóneos del instrumento militar que considere aptos para su actividad.

Artículo 48°: Las Fuerzas Armadas de la Nación deberán poner a disposición los medios idóneos que se encuentren bajo su administración y que fueren requeridos por el Comando Aeroespacial de Defensa y sostendrán los esfuerzos requeridos para el logro de sus objetivos.<sup>12</sup>

### **Título décimo:**

#### **Fiscalización del Aeroespacio**

Artículo 49°: En los supuestos establecidos en el Título cuarto cuando el Comando Aeroespacial de Defensa deba movilizar aeronaves interceptoras, los Tránsitos Aéreos Irregulares (TAI) que efectuarán su aterrizaje en el aeródromo indicado además de las infracciones que incurrieren y que den origen a la aplicación de multas administrativas, se le adicionarán agravantes a dichas multas que deberán abonar a la autoridad de aplicación y al Comando Aeroespacial de Defensa.

Artículo 50°: El Comando Aeroespacial de Defensa notificará al Centro de Control de Aérea (ACC) los Tránsitos Aéreos Irregulares (TAI) que puedan ser considerados

---

<sup>12</sup> El sostenimiento de los medios dependerá del nivel de empleo y tipo de tarea por cumplimentar, así como su compatibilidad con caso de conflicto, de otra manera la presente preverá los fondos para el sostenimiento del ejercicio de la soberanía aeroespacial.

como presuntos infractores aéreos a efectos de que adopten las medidas de resguardo a la seguridad operacional que se consideren necesarias y al mismo tiempo brindará la información correspondiente para que se apliquen las multas y se adopten las acciones correctivas correspondientes. Ante el caso de que la aeronave / vehículo aéreo, sea declarado «hostil», el control de tránsito tomará todas las medidas para maximizar la seguridad de las aeronaves que se encuentran volando en la zona, a la vez de permitir la mayor facilidad de empleo de las Fuerzas del Comando Aeroespacial de Defensa para restablecer el orden aeroespacial.

Artículo 51º: La activación del sistema de defensa aeroespacial por parte de un Presunto Infractor Aéreo (PIA) o Tránsito Aéreo Irregular (TAI), será considerado como un agravante deberá resarcir al estado por los costos que dicha acción le demandó.

### **Título decimoprimer:**

#### **Registro de tránsitos aéreos irregulares (TAI)**

Artículo 52º: Todo Tránsito Aéreo Irregular (TAI) que pueda ser individualizado e identificado como tal será registrado por el Comando Aeroespacial de Defensa en una base de datos, la que estará a disposición de las autoridades correspondientes.

Artículo 53º: A los efectos de determinar el marco legal de las acciones, se considerará que toda vez que un vector incursor, aeronave no identificada, TAI o aeronave hostil se encuentre en vuelo, la jurisdicción de ésta será la correspondiente a la Defensa Aeroespacial conforme al ejercicio regular de las funciones de vigilancia, control y salvaguarda de la soberanía que realiza el Estado Argentino; en todos los casos, la Autoridad Militar suministrará en oportunidad la información pertinente a las autoridades nacionales o internacionales que correspondan, a efecto de que una vez que la aeronave aterriza, la acción pase en forma coordinada bajo la jurisdicción de la

autoridad judicial, policial o de seguridad que corresponda.

## **Título décimo segundo:**

### **Acerca de las coordinaciones inter-agenciales**

Artículo 54º: El Comando Aeroespacial de Defensa llevará mensualmente a cabo una reunión con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Agencia Federal de Inteligencia (AFI), del Ministerio de Seguridad y de los representantes de cada una de sus Fuerzas, de la Agencia Federal de Ingresos Públicos y de la Fiscalía General de la Nación, en la cual informará la totalidad de las irregularidades detectadas en el mes próximo pasado y las características de éstas. A su vez, cada organismo de los mencionados, en relación con sus responsabilidades, deberá generar las medidas necesarias para mitigar o evitar que dicho tipo de anormalidades puedan volver a presentarse y realizará los correspondientes reclamos ante los países desde los cuales presuntamente se produjo la anormalidad. La AFI, secundada por la Fiscalía General de la Nación, será responsable por el seguimiento de las acciones que se implementen y llevará una estadística de la efectividad de los resultados de las medidas adoptadas, que bimestralmente informará por escrito al Señor Presidente de la Nación.

## **Título décimo tercero:**

### **De los fondos para el sostenimiento de las operaciones**

Artículo 55º: El sostenimiento de las operaciones de Ejercicio de la Soberanía Aeroespacial, en operaciones de 24 x 365, serán previstos en un programa presupuestario a crearse en el ámbito del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, cuyo responsable de Programa será el Comandante Aeroespacial de Defensa. Este programa se compondrá, para las operaciones de Control del Aeroespacio de un 30 % de las horas previstas por el Estado Nacional para la Operación

de las aeronaves militares de las tres Fuerzas Armadas. El programa será transferido por éstas, previo a la aprobación del presupuesto. El 80% de las horas previstas para los medios de vigilancia de las tres Fuerzas Armadas preverá una fuente 13 que se nutrirá del total recaudado por todas las infracciones aeronáuticas previstas para el año y del 5 % de la recaudación de tazas aeronáuticas.

Artículo 56°: El Honorable Congreso de la Nación anualmente por si o a través de la Comisión Bicameral de Defensa citará al Comodante Aeroespacial de Defensa, quien será acompañado por el Señor Ministro de Defensa o el Secretario de Asuntos Militares, para que rinda en detalle las tareas realizadas desde el punto de vista operacional y las provisiones para el año subsiguiente.

### **Título décimo cuarto:**

#### **Disposiciones Generales**

Artículo 57°: Serán de aplicación subsidiaria la Ley de Defensa Nacional (23.554), Seguridad Interior (24.059), Código Aeronáutico (17.285), ley de creación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, el Código Penal de la Nación Argentina (11.179) y toda otra ley que resulte aplicable en la materia teniendo en cuenta que la defensa, vigilancia y el control del espacio aéreo constituye una tarea propia de la defensa nacional.

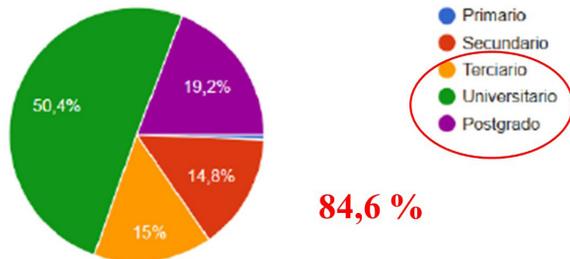
### **3. La opinión de la gente**

Debido a que se suscitaron muchas discusiones dentro del equipo de trabajo acerca de la importancia o no para la gente común de las cuestiones que guardan relación con el tratamiento del tema aeroespacial, se decidió realizar una encuesta. Se enviaron 2600 consultas, de las que fueron respondidas 813: ello significa un 31% de participación. Cabe

destacar que esta fue voluntaria y sin incentivos. Se puede considerar satisfactoria y permite un análisis dentro de los grandes números. Algunos de los aspectos más relevantes detectados son presentados en las siguientes Figuras:

**FIGURA 1**  
*Nivel educativo de los participantes.*

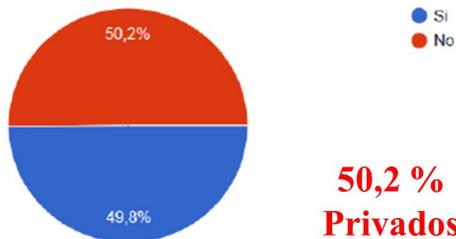
813 respuestas



**FIGURA 2**  
*Empleado estatal o privado*

¿Tiene Ud. relación de trabajo dependiente del Estado Nacional?

813 respuestas

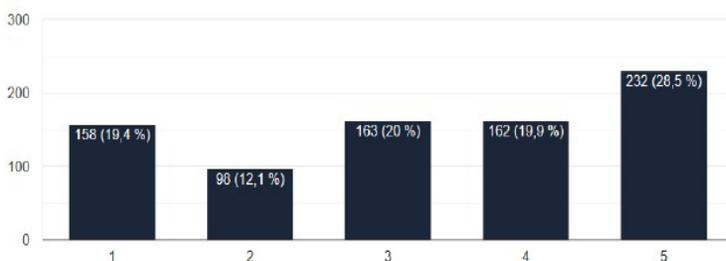


### FIGURA 3

*Conocimiento de la protección aeroespacial*

¿Sabe usted cómo el Estado Nacional cuida y protege a sus ciudadanos desde el cielo? Seleccione de 1 a 5 considerando 1 si conoce muy poco y 5 si tiene un conocimiento acabado del tema.

813 respuestas

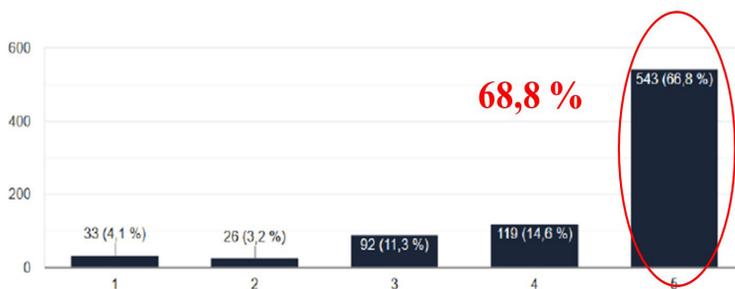


### FIGURA 4

*Cómo las violaciones el espacio aéreo afectan a la sociedad*

¿Cree usted que las violaciones al espacio aéreo son un factor negativo en el desarrollo normal de la sociedad argentina? Seleccione de 1 a 5 considerando 1 si no tiene importancia y 5 si es un factor muy importante.

813 respuestas

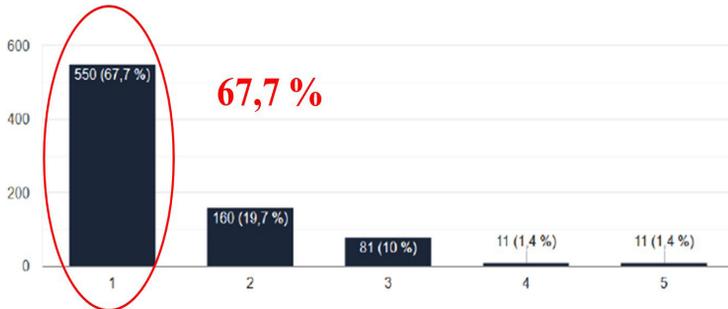


### FIGURA 5

*Relación entre medios aéreos y protección recibida*

¿Cree usted que los medios para la protección y cuidado del cielo son suficientes en relación al tamaño y a las necesidades de la República Argentina? Seleccione de 1 a 5 considerando 1 si los medios no son lo suficientes y 5 si el nivel de medios es óptimo

813 respuestas

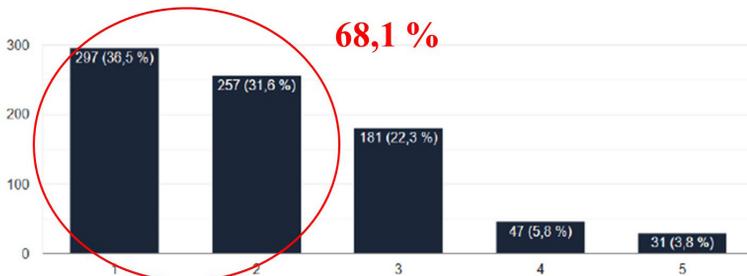


### FIGURA 6

*Relación entre medios estatales y protección del ciudadano*

¿Sabe usted cómo el Estado Nacional ha tomado todas las medidas necesarias para la protección y cuidado de los ciudadanos desde el cielo? Califique de 1 a 5 considerando 1 que hay muy pocas medidas y 5 que el nivel de medidas óptimo

813 respuestas

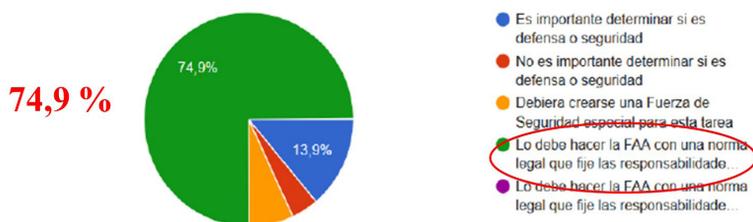


## FIGURA 7

*Sin considerar si es seguridad o defensa, ¿cree que la FAA debe hacer la protección aeroespacial?*

¿Cree que para la protección aeroespacial es importante determinar si se trata de una acción de seguridad o de defensa, o que debe ser hecha por la Fuerza Aérea con una Ley que defina exactamente su accionar y el del resto de las agencias?

813 respuestas



## 4. Conclusión

De la investigación realizada y de lo expuesto a lo largo del presente artículo, se puede concluir que:

1. Existe una estrategia aeroespacial (expuesta en el Libro Blanco de la Defensa).
2. Se cuenta con un marco internacional congruente (la Circular OACI 330 AN 189).
3. Existe un adecuado soporte social al problema a estudiado (la encuesta realizada).
4. Las problemáticas asociadas a la ausencia del ejercicio de la soberanía en el aerospacio son de dominio público nacional e internacional, por los perjuicios que conlleva sobre la sociedad los delitos transnacionales que a través de él se llevan a cabo

Sólo falta el compromiso de los representantes del pueblo, para darles a sus ciudadanos una herramienta que les permita estar seguros de la preocupación del Estado por ellos y orgullosos de ejercer adecuadamente, y de manera legal, la soberanía en su cielo.

## **Agradecimientos**

*A todo el equipo que hizo posible la investigación, a la Fuerza Aérea Argentina, al Comando Aeroespacial del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y a todos quienes brindan permanentemente su apoyo e ideas relacionadas con el aeroespacio.*

## Referencias bibliográficas

ANAC/FAA. (12 de octubre de 2017). Convenio para Uso flexible del Espacio Aéreo en SAR: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/convenio-espec-fico-fua-en-sar-version-final-1.pdf>

Ballesteros, M. (junio de 2016). <http://www.ieee.es/>. Recuperado el 13 de julio de 2017, de En busca de una Estrategia de seguridad nacional: , [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/2016/MABM\\_ESN.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/2016/MABM_ESN.pdf)

Casa Blanca. (1998). *Una Estrategia de Seguridad Nacional para el Nuevo Siglo*. Washingto DC: Imprenta del Gobierno.

Chiamonte, J. C. (5 y 6 de diciembre de 2000). La soberanía en la Genesis y constitución del Estado Argentino. *Ponencia Simposio "Argentina Brasil, La visión del otro"*. Buenos Aires, CABA, Argentina: Biblioteca Nacional.

Cosntitución Nación Argentina. (3 de enero de 1995). <http://servicios.infoleg.gob.ar> de Ley 24.430: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>

FAA. (1970). *Diccionario de la Fuerza Aérea Argentina Edición 1970*. Buenos Aires: Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

Fédération Aéronautique Internationale. (2009). *FAI Sporting Code Section 8*. Paris: FAI.

Fuerza Aérea Argentina. (2010). <https://www.faa.mil.ar> . Recuperado el 7 de Abril de 2018, de Historia Oficial: [https://www.faa.mil.ar/historia/index\\_historia.html](https://www.faa.mil.ar/historia/index_historia.html)

HCN. (2003). *Código Aeronáutico de la Nación Argentina*. Buenos Aires: Congreso de la Nación.

HCN. Ley 23.554. (26 de abril de 1988). <http://servicios.infoleg.gob.ar>, de Ley de Defensa Nacional: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20988/>

texact.html

- HCN. Ley 24059. (6 de enero de 1992). <http://servicios.infoleg.gob.ar>, de Ley de Seguridad Interior Nro 24.059: Honorable Congreso de la Nación, Ley de Seguridad Interior Nro 24.059.
- HCN. Ley 26.102. (16 de junio de 2006). <http://servicios.infoleg.gob.ar>, de Ley de Seguridad Aeroportuaria Nro. 26.102: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/115000-119999/117238/norma.htm>
- INFOBAE, (30 de enero de 2018), de argentina-carece-de-aviones-buques-o-regimientos-con-capacidad-de-defender: <https://www.infobae.com/opinion/2018/01/30/argentina-carece-de-aviones-buques-o-regimientos-con-capacidad-de-defender>
- Iglesias, M. L. (2013). <http://www.ieee.es> ., de Estrategia de Seguridad Española 2013: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2013/DIEEEA34-2013\\_EstrategiaSeguridadNacional-2013\\_MLI.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2013/DIEEEA34-2013_EstrategiaSeguridadNacional-2013_MLI.pdf)
- INVAP. (2018). <http://www.invap.com.ar/>. Recuperado el 20 de junio de 2018 de <http://www.invap.com.ar/es/la-empresa/acerca-de-invap.html>
- Jefe Gabinete de Ministros. (2017). <https://www.argentina.gob.ar>; informes al congreso: <https://www.argentina.gob.ar/jefatura/informes-al-congreso>
- Lacroix, M. G. (3 de julio de 2017). <http://www.defensasur.com.ar>. ARGENTINA NO ALCANZA LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD AÉREA PARA EL G20: <http://www.defensasur.com.ar/index.php/america-del-sur/116-argentina/10252-argentina-no-alcanza-estandares-de-seguridad-aerea-para-la-cumbre-del-g-20>
- Ministerio de Defensa. Res. 230/14. (09 de abril de 2014). Creación del Comado Subordinado Aeroespacial. CABA, Argentina: Ministerio de Defensa.

- Montenegro, R. (20 de abril de 2018). <https://www.zona-militar.com>, FAdEA, ¿qué hacer con ella?: <https://www.zona-militar.com/2018/04/20/fadea-que-hacer-con-ella/>
- Moresi, A. (2012). Los ámbitos no terrestres en la guerra futura: Aeroespacio. En C. S. CESEDEN, *Los ámbitos no terrestres en la guerra futur: Espacio* (pág. 374). Madrid: Ministerio de Defensa.
- Moresi, A. (19 de septiembre de 2017). <https://www.zona-militar.com> . El Ejercicio de la Soberanía Nacional en el G 20 Caso Aeroespacio: <https://www.zona-militar.com/foros/threads/el-ejercicio-de-la-soberan%C3%ADa-y-el-g-20-%E2%80%93-caso-aeroespacio.33455/>
- Moresi, A. A. (12 de enero de 2018). <http://www.ieee.es/>. (IEEE, Ed.) Argentina: Una Paradoja Estratégica: [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2018/DIEEEE005-2018\\_Argentina\\_ParadojaEstrategica\\_AMoresi.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2018/DIEEEE005-2018_Argentina_ParadojaEstrategica_AMoresi.pdf)
- Morrison, P. (1 de marzo de 2018). <http://www.defensionem.com> . Rise and Fall Argentine Air Force: <http://www.defensionem.com/rise-fall-argentine-air-force/>
- OACI. (2011). *Cooperación cívico militar para la gestión del tránsito aéreo*. Montreal, Quebec, Canadá: OACI. [https://www.icao.int/SAM/Documents/2011/CIVMILC.11/330\\_es.pdf](https://www.icao.int/SAM/Documents/2011/CIVMILC.11/330_es.pdf)
- ONU/ICAO. (1944). *Convenio de Chicago*. Chicago: ONU. [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf)
- Oregui, J. C. (2016). *El uso de la fuerza en el marco de la emergencia de seguridad pública en la República Argentina*. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Aérea.
- PEN, Decreto 271/75. (1975). <http://www.desaparecidos.org> . [http://www.desaparecidos.org/nuncamas/web/document/decreto\\_261\\_75.htm](http://www.desaparecidos.org/nuncamas/web/document/decreto_261_75.htm)
- PEN, Decreto 2770: 71 y 72 /75. (1975). <https://es.wikisource.org/> . de [https://es.wikisource.org/wiki/Decreto\\_2770/75\\_\(Argentina\)](https://es.wikisource.org/wiki/Decreto_2770/75_(Argentina)) idem 2771/75 y 2772/75

- PEN, Decreto 1714/09 DPN. (10 de octubre de 2009). *Infoleg.*, de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/160013/norma.htm>
- PEN, Decreto 2645/2014. (30 de diciembre de 2014), Directiva de Política de Defensa Nacional: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/240000-244999/240966/norma.htm>
- PEN, Decreto 228/16. (21 de enero de 2016). Seguridad Pública. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/255000-259999/258047/norma.htm> . CABA, Argentina: Boletín Oficial.
- PEN, Decreto 2645/14. (2014). <http://servicios.infoleg.gob.ar> .de Directiva Política de Defensa Nacional: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/240000-244999/240966/norma.htm>
- PEN, Decreto 727/06. (12 de Junio de 2006). <http://servicios.infoleg.gob.ar> . Reglamentación Ley de Defensa Nacional: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/115000-119999/116997/norma.htm>
- PEN, Ley de Reestructuración de las FF.AA.. (3 de abril de 1998). *Ley de Reestructuración de las FF.AA.*. Recuperado el 30 de mayo de 2017, de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/50229/norma.htm>
- Perlan project. (22 de mayo de 2017). *PerlanProject*. Recuperado el 31 de mayo de 2017 de <http://www.perlanproject.org/>
- Real Academia Española. (2001). *Diccionario de la Lengua Española*. Buenos Aires, Argentina: Espasa Calpe.
- Redaccion Zona Militar. (16 de agosto de 2017). <http://zona-militar.com> . <http://zona-militar.com/2017/08/16/medios-britanicos-se-hacen-eco-del-estado-la-fuerza-aerea-argentina>
- República Argentina. (2010). Libro Blanco de la Defensa 2010: [https://www.files.ethz.ch/isn/157079/Libro\\_Blanco\\_de\\_](https://www.files.ethz.ch/isn/157079/Libro_Blanco_de_)

la\_Defensa\_spanish.pdf

República Argentina. Ley 24.948. (1998). <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/50229/norma.htm> . Ley de Reestructuración de las FF.AA.: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/50229/norma.htm>

República Argentina. Ley 26.784. (01 de Noviembre de 2012). <http://servicios.infoleg.gob.ar>. Presupuesto Genral de la Nación Argentina: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/200000-204999/204228/norma.htm>

República Argentina. (2015). *Libro Blanco de la Defensa 2015*. Buenos Aires: Argentina.

República Argentina. Constitución Nacional. (1853 y reforma de 1994). *Constitución Nacional, Preámbulo*. Santa Fe / Paraná, Argentina.

**Palabras clave:** *Aeroespacio – soberanía – estrategia – ley*

**Keywords:** *Aerospace – sovereignty – strategy – law*

## **Abstract**

This article presents the most important result of the research project “Towards the exercise of sovereignty in national aerospace” of the Air Warfare School, financed through UNDEFI 2017, whose deliverables presented are the whereas clauses and the sections for an eventual Aerospace Protection Law. Throughout the development, we present a brief description of the contents of the project and the evaluation of public opinion regarding the exercise of sovereignty in aerospace.