



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

## LEY DE PROTECCIÓN Y DEFENSA DE LA SOBERANÍA DENTRO DEL AERESPACIO

### CAPÍTULO 1

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

**Artículo 1: Objeto:** La presente ley tiene como objeto establecer las normas para la protección y defensa de la soberanía dentro del Aeroespacio y zonas de interés de la República Argentina.

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

**Artículo 3: Aeroespacio:** 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.

**Artículo 4: Aeroespacio de Responsabilidad:** Entiéndase Aeroespacio de Responsabilidad al sector sobre el cual el Estado Argentino posee potestades derivadas de acuerdos, tratados o compromisos internacionales para ejecutar distintas tareas en el espacio exterior, sujeto al cumplimiento de las normas internacionales y acuerdos vigentes.

**Artículo 5: Aeroespacio de Jurisdicción:** El Aeroespacio de Jurisdicción es el sector sobre el cual el Estado Argentino no es soberano, pero por razones de fuerza mayor ejercerá sus funciones en espacio y tiempo limitados a efectos de preservar los intereses vitales de la nación.

**Artículo 6: Aeroespacio de Interés:** El 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.

### CAPÍTULO 2

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

**Artículo 7: Comando Aeroespacial de Defensa:** A los fines de ejecutar la protección y defensa de la soberanía aeroespacial créase el Comando Aeroespacial de Defensa (CAD), el cual constituye el



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

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 7 Bis: Dependencias:** El Comando Aeroespacial será de nivel de Conducción Operacional 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 y a la gestión y uso de los servicios aeronáuticos militares requeridos.

**Artículo 8: Medios:** 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 Poder Ejecutivo Nacional fije y para lo cual dicho Comando realizará los correspondientes requerimientos.

**Artículo 9: Agencia Nacional de Aviación Civil:** 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 representante en cada nivel de trabajo.

**Artículo 10: Coordinación:** 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 11: Misión:** 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 12: Comandante:** El cargo de Comandante del Comando Aeroespacial de Defensa será ejercido por un oficial superior del escalafón aire de la Fuerza Aérea Argentina especialista en defensa aeroespacial.

**Artículo 13: Crisis o guerra:** 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



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

los mecanismos de coordinación necesarios para facilitar las acciones relacionadas con los vuelos entre una y otra jurisdicción, con adecuada seguridad y flexibilidad.

## CAPÍTULO 3

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

**Artículo 14: Clasificación:** 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 clasificarse como públicas o privadas.

**Artículo 15: Aeronaves privadas:** 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 16: Aeronaves públicas:** Las aeronaves públicas son aquellas que se encuentran destinadas al servicio del poder público, como las militares, de policía o aduana.

**Artículo 17: Violación a la soberanía aeroespacial:** 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; o
4. No acate las órdenes dadas por las autoridades competentes (civil o militar).

**Artículo 18: Vector incursor:** Vector incursor es aquel aparato aéreo que se encuentra detectado por un sistema de defensa aeroespacial del cual no se tiene información.

**Artículo 19: Tránsito Aéreo Irregular:** 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 20: Aeronave hostil:** 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



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

autoridad competente o que por las características de su accionar, puede realizar una agresión para afectar intereses vitales de la nación.

**Artículo 21: Cese de la hostilidad:** 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.

## **CAPÍTULO 4** **Autoridades**

**Artículo 22: Autoridad de Defensa Aeroespacial:** La Autoridad de Defensa Aeroespacial es quien se ocupa de garantizar la Defensa nacional respecto al Aeroespacio de Responsabilidad, de Jurisdicción y de interés.

**Artículo 23: Integrantes:** La protección del Aeroespacio es una obligación de todas las autoridades civiles y militares involucradas en su gestión, las que deberán actuar en forma integrada y coordinada a efectos de lograr una adecuada sinergia en la acción.

**Artículo 24: Extensión:** 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 25: Medidas:** 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 26: Mecanismos:** 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 27: Disponibilidad de información:** La Defensa Aeroespacial Nacional deberá disponer, donde la autoridad competente determina, el pleno acceso a la información crítica y operativa disponible de la Autoridad Aeronáutica Civil Nacional.



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

**Artículo 28: Grados de control:** 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.

**Artículo 29: Control de tránsito aéreo:** 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 30: Accionar del Comando Aeroespacial de Defensa:** 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 31: Gestión del tránsito aéreo civil:** 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 32: Autoridad Aeroespacial Militar:** 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, el vuelo de las aeronaves del Estado en general.

**Artículo 33: Autoridad de Ejecución:** El Comando Aeroespacial de Defensa será la Autoridad de ejecución a los fines de la aplicación de lo normado en la presente.

**Artículo 34: Atribuciones de la Autoridad de Ejecución:** 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 35: Prioridades:** 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. Las prioridades



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

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.

**Artículo 36: Disposición de medios de las Fuerzas Armadas:** 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.

## CAPÍTULO 5

### Procedimiento de interceptación de aeronaves o vectores

**Artículo 37: Sistema de Defensa Aeroespacial:** 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 o de otros países, así como otras tecnologías de vigilancia disponibles, que sean concurrentes con dicha finalidad.

**Artículo 38: Vector incursor:** 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 39: Tránsito Aéreo Irregular:** En caso de detectarse un Tránsito Aéreo Irregular (TAI), este 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 40: Aeronave interceptora:** La aeronave interceptora una vez efectuada la identificación primaria de esta, 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 o requerimientos procedentes de las diferentes agencias.

**Artículo 41: Continuación de vuelo del Tránsito Aéreo Irregular:** 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.



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

**Artículo 42: Aterrizaje del Tránsito Aéreo Irregular:** 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 43. Desobedecimiento del Tránsito Aéreo Irregular:** 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, esta realizará maniobras de persuasión para disuadir y enfatizar la urgente necesidad de que el TAI dé cumplimiento a las órdenes impartidas.

**Artículo 44: Incumplimiento de órdenes:** 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 45: Persistencia:** 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 conocida por todos los posibles usuarios del Aeroespacio nacional.

**Artículo 45 Bis: Aplicación de medidas coercitivas:** 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, esta se encontrará facultada para la aplicación de medidas coercitivas con el objeto de impedir la continuación de su vuelo.

**Artículo 46: Autorización:** 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 este designe en forma específica para ese fin, a través de la reglamentación de la presente.

**Artículo 47: Registro:** 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



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

registrados a través de medios técnicos que tengan aptitud para reproducir lo actuado para su posterior análisis operativo y se guardará durante el período de un año.

## CAPÍTULO 6

### Zona de Identificación de la Defensa Aeroespacial

**Artículo 48: Zonas de Identificación de la Defensa Aeroespacial:** 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 49: Constitución y publicación:** 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 50: Declaración de Tránsito Aéreo Irregular:** Toda aeronave o vector que incumpla con lo establecido en la Zona de Identificación de Defensa Aérea será pasible de ser declarado TAI.

**Artículo 51: Colaboración:** 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.

## CAPÍTULO 7

### Fiscalización del Aeroespacio

**Artículo 52: Multas:** En los supuestos establecidos en el Capítulo quinto 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 53: Notificación:** El Comando Aeroespacial de Defensa notificará al Centro de Control de Aérea (ACC) los Tránsitos Aéreos Irregulares (TAI) que puedan ser considerados como presuntos



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

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 o 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 54: Activación del sistema de defensa aeroespacial:** 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.

## CAPÍTULO 8

### Registro de tránsitos aéreos irregulares (TAI)

**Artículo 55: Base de datos:** 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 56: Jurisdicción:** 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. 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. La jurisdicción de esta 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.

## CAPÍTULO 9

### Coordinaciones interagenciales

**Artículo 57: Reuniones:** El Comando Aeroespacial de Defensa llevará mensualmente a cabo una reunión con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Agencia Federal de



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

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 estas. 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 anomalías puedan volver a presentarse y realizará los correspondientes reclamos ante los países desde los cuales presuntamente se produjo la anomalía. 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.

## CAPÍTULO 10

### Fondos para el sostenimiento de las operaciones

**Artículo 58: Sostenimiento de operaciones:** 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 estas, 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 que se nutrirá del total recaudado por todas las infracciones aeronáuticas previstas para el año y del 5 % de la recaudación de tasas aeronáuticas.

**Artículo 59: Rendición de tareas:** El Honorable Congreso de la Nación anualmente por sí, o a través de la Comisión Bicameral de Defensa, citará al Comandante 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 previsiones para el año subsiguiente.

## CAPÍTULO 11

### Disposiciones finales

**Artículo 60: Aplicación subsidiaria:** 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



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

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.

**Artículo 61: Reglamentación:** El Poder Ejecutivo debe reglamentar la presente ley dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y debe dictar las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

**Artículo 62.:** De forma.

**Fernández, Carlos Alberto – Diputado Nacional**

**Cofirmantes:**

**Asseff, Alberto - Diputado Nacional**

**Aicega, Juan - Diputado Nacional**

**Bazze, Miguel – Diputado Nacional**

**Berisso, Hernán - Diputado Nacional**

**Del Cerro, Gonzalo – Diputado Nacional**

**Juez, Luis - Diputado Nacional**

**Medina, Martín - Diputado Nacional**

**SAHAD, Julio - Diputado Nacional**

**Salvador, Sebastián - Diputado Nacional**

**Vara, Jorge - Diputado Nacional**



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley pretende dar un marco normativo al efectivo control soberano de la República Argentina sobre su aeroespacio, siendo este un recurso natural soberano que debe ser controlado y salvaguardado. Se pretende avanzar en la vigilancia y el control efectivo sobre el espacio aéreo que consiste en más de 550 millones Km<sup>3</sup> y de responsabilidades propias y con la comunidad internacional en aproximadamente 1.886 Millones de Km<sup>3</sup>.

Existe un reconocimiento internacional acerca de que la soberanía de los estados puede ser ejercida hasta donde comienza el espacio exterior, es decir donde la gravedad ya deja de tener un efecto concreto sobre los cuerpos y se adapta a las condiciones de la mecánica celeste, ello sucede aproximadamente entre los 80 y 120 Km de la corteza terrestre. Otro concepto empleado para definir el límite superior de la atmósfera es la Línea Kármán, aproximadamente en promedio a unos 100 Km sobre el nivel del mar, a partir de la cual los vuelos, se consideran astronáuticos, de acuerdo con lo determinado por la Federación Internacional de Aviación.

Una de las problemáticas esenciales de poseer un recurso natural, es poder lograr adecuados niveles de vigilancia y control de él. En el caso aeroespacial, la intangibilidad presenta dificultades, ya no solo en el establecimiento del límite superior, sino que, desde la perspectiva bidimensional, debido a que su determinación sólo es posible empleando la tecnología, con el objeto de poder discernir dónde comienza y termina el mismo. Si bien es posible el empleo de diferentes tecnologías la más difundida es el radar

Ser soberano, requiere tener la capacidad de ejercer esa potestad, en Aeroespacio, esta se define como «poder aéreo» que es, la capacidad que tiene un Estado, en un momento determinado, para actuar a través del Aeroespacio contribuyendo al logro de los Objetivos Políticos seleccionados. El concepto, el poder aéreo, incluye tanto el militar como la aviación civil y comercial, la infraestructura e industria aeroespacial y al área científico-tecnológica y se extiende a muchas otras actividades del Estado

El Aeroespacio posee valor estratégico debido a las posibilidades que brinda como ámbito para la realización de distintas actividades, las cuales influyen en los campos de poder de la nación (económico, político, social, militar y tecnológico). El Aeroespacio, como ámbito de acción, reúne



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

actores estatales y privados, así como aquellos que son legales o no, todos identifican las posibilidades que ofrece y tratan de influir o actuar en él.

Este proyecto sigue la línea de la política de Estado centrada en la vigilancia del espacio aéreo establecida por el Decreto PEN 1407/04 que reconoce la necesidad de “establecer un Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial, el cual deberá contribuir a salvaguardar los Intereses Vitales de la Nación, modernizando el proceso de toma de decisiones bajo un criterio de racionalidad que asegure la utilización dual de los medios empleados, lo cual permitirá mejorar tanto la seguridad, como la eficiencia del tránsito aéreo dentro del ámbito nacional y el cumplimiento de las tareas de control del Aeroespacio, ambas íntimamente relacionadas”.

El programa Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA), creado por el mencionado decreto, constituyó un plan logístico con un conjunto de previsiones acerca de las estrategias de obtención de medios aeroespaciales terrestres y aéreos, tripulados y no tripulados, definiendo factores de planeamiento, despliegue y Centros de Comando y Control, etc. Asimismo, estableció medidas complementarias de comunicaciones, enlaces y coordinaciones con el Sistema de Control de Tránsito Aéreo General y Apoyo a la Navegación Aérea, así como los sistemas de armas necesarios para alcanzar el control del Aeroespacio de jurisdicción nacional. Por otro lado, la resolución MD 230/14 establece la creación del Comando Aeroespacial del Estado Mayor Conjunto como el operador del sistema SINVICA. a partir del presente proyecto ambos elementos tendrán fuerza de ley

El SINVICA, ha desarrollado cierta capacidad de comando y control en tiempo real para brindar la situación aeroespacial a los diferentes niveles de conducción, la integración de los sistemas de vigilancia de los diferentes componentes del Instrumento Militar y del Sistema de Tránsito Aéreo General, los estándares de interoperabilidad conjunta y combinada (Normas Binacionales de Defensa Aeroespacial con los países limítrofes), la flexibilidad para modificar el eje defensivo, y la eficacia en el empeñamiento de los medios. Sin embargo, la política se ha desarrollado de manera parcial, poniéndose énfasis exclusivamente en la implementación de la vigilancia (sensores) y desatendiendo el control, a tal punto, que hoy el país no cuenta con un caza interceptor real. Un puñado de aviones de combate de bajo y medio rendimiento intenta cumplir el rol, quedando una franja importante de móviles aéreos —como los aviones de tipo ejecutivo y comercial— sin posibilidad de control.

En función de lo establecido por Ley 23.554 –Ley de Defensa Nacional 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,



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

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 jurisdiccionales y su espacio aéreo, que la Ley 26.102 – Ley de Seguridad Aeroportuaria: define en su ARTICULO 91. que: “Las misiones y funciones asignadas por la Ley 21.521 a la Policía Aeronáutica Nacional 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 este 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.”

El Comando Aeroespacial, busca la interacción entre los organismos y medios de la Vigilancia y Control del Aeroespacio y los de Control del Tránsito Aéreo General, organismos, agencias y FFSS y FFPP, (coordinación interagencial), que permita cumplir con las exigencias de los sucesivos Ciclos de Planeamiento para la Defensa Nacional en materia de Defensa Aeroespacial, colaborar de acuerdo con la normativa vigente con el Sistema de Seguridad Interior y cumplir de manera efectiva con las políticas de cooperación con países vecinos en materia de Defensa Aeroespacial.

Este proyecto de ley busca subsanar el efectivo control del aeroespacio nacional y se inspira en los aportes bibliográficos de la investigación “Hacia el ejercicio de la soberanía en el aeroespacio nacional”, realizado por la Fuerza Aérea Argentina dentro de la Dirección de Educación, de la Escuela Superior de Guerra Aérea. Siendo sus autores: Com (R) Rafael Nieto, BM (R) Mg. Alejandro Moresi, Dra. Maria Laura Vivas, Sandra Naumovich y Cecilia Paris.

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 define su valor estratégico. 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



# Proyecto de ley

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. etc.*

Aeroespacial Militar debiera ser ejecutado de forma efectiva y permanente, por la Fuerza Aérea, ya que configura una cuestión soberana y por ser el único elemento del Estado Nacional en capacidad de realizarlo, constituyendo la violación del Espacio aéreo un problema propio de la Defensa Nacional, encuadrado en el pleno cumplimiento de las leyes vigentes.

Este proyecto reglamenta de manera clara la aplicación con rango legal del sistema SINVICA y el rol de la Fuerza Aérea y en particular el Comando Aeroespacial como el operador del sistema. Este cambio y reglamentación propuesto va en línea con el pleno ejercicio de la soberanía nacional en el aerospacio, siendo éste un recurso natural intangible de utilización pública y privada, con importantes desarrollos económicos. Se busca, por tanto, subsanar una posición actual centrada solamente en la vigilancia, para integrarlo con un control efectivo del recurso, que consolide el ejercicio efectivo de la soberanía estatal, en línea con los tratados internacionales y las responsabilidades del Estado Nacional.

Por los motivos expuestos, es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

**Fernández, Carlos Alberto – Diputado Nacional**

**Cofirmantes:**

**Asseff, Alberto - Diputado Nacional**

**Aicega, Juan - Diputado Nacional**

**Bazze, Miguel – Diputado Nacional**

**Berisso, Hernán - Diputado Nacional**

**Del Cerro, Gonzalo – Diputado Nacional**

**Juez, Luis - Diputado Nacional**

**Medina, Martín - Diputado Nacional**

**SAHAD, Julio - Diputado Nacional**

**Salvador, Sebastián - Diputado Nacional**

**Vara, Jorge - Diputado Nacional**