

UN ÓRGANO COMÚN DE SEGURIDAD Y DEFENSA COLECTIVA DEL ESPACIO AÉREO AMERICANO

Diana Andrea Díaz Palacios* | pp. 95-112

RESUMEN: Este documento presenta un análisis sobre la necesidad de la creación de un organismo multinacional con capacidades de realizar operaciones y misiones relacionadas con la detección y el monitoreo detrás de transporte de sustancias ilícitas, crimen organizado, trata de personas, y otros que aprovechan el espacio aéreo americano, tomando en consideración que las amenazas a la seguridad y defensa del espacio aéreo no respetan fronteras nacionales y a eso se le suma las limitaciones de muchos países de América como la falta de capacitación, y la disponibilidad de medios adecuados para detectar de forma efectiva la presencia de tráfico aéreo no identificados, así como su neutralización en aire y tierra, por esta razón durante los últimos años se ha incrementado la presencia del narcotráfico constituyéndose en una amenaza a la seguridad, no solamente del Estado ecuatoriano sino de los Estados vecinos.

PALABRAS CLAVE: Defensa – Espacio aéreo – Seguridad.

SUMARIO: Introducción. I. Situación actual del Ecuador. II. La interdicción en el espacio ecuatoriano. III. Derecho aéreo internacional público. IV. Componentes de la Defensa Aérea y sus limitaciones. V. Análisis de la creación de un órgano común de seguridad y defensa colectiva del espacio aéreo americano. Conclusión. Bibliografía.

INTRODUCCIÓN

Los países de América ya no pueden confiar en las soluciones puramente nacionales para situaciones de emergencia a gran escala, en particular dada la naturaleza asimétrica de las amenazas actuales, el entorno de seguridad imprevisible y la creciente preocupación de los Estados por las amenazas aéreas.

Si bien existen zonas en las que las aeronaves civiles deben identificarse y pueden estar sujetas al control del tráfico aéreo, han surgido las Zonas de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ), como la que desde el 23-11-2013, ha establecido la República Popular China, con la que puede pedir a toda aeronave que se aproxime a su espacio aéreo que se identifique sin restringir su paso, bajo la condición de una respuesta militar en caso de considerarse como intrusa.

* Abogada y Magister en Derecho Penal y Procesal Penal (Universidad Central del Ecuador).

A medida que el derecho aéreo internacional público evolucionó como una *lex specialis*, ha contribuido con muchas de las inquietudes jurisdiccionales y de seguridad expresadas por los Estados al relacionar el Estado y el derecho del espacio aéreo con el Estado y la ley del territorio debajo de él, sin embargo como el profesor Michael Milde indica “*The vast body of international air law deals exclusively with civil aircraft and their operations... and] [t]he status of military aircraft is not clearly determined by positive rules of international law*” (MILDE: 2008), con lo que se deja claro que el derecho aéreo internacional se ocupa exclusivamente de las aeronaves civiles y sus operaciones dejando sin regulación internacional las aeronaves militares, herramientas y símbolos de su poder militar que deben hacerse efectivos durante la interdicción de tráficos aéreos no identificados.

Las reglas que regulan la aviación civil, no han tomado en cuenta a las aeronaves estatales y más que nada no se ha puesto en análisis profundo la seguridad del espacio aéreo americano ante las posibles amenazas, para ayudar a proteger de intrusos no deseados y para advertir de posibles ataques.

Las emergencias no respetan las fronteras nacionales, durante los últimos años han acrecentado su presencia coadyuvando con el transporte de sustancias ilícitas, crimen organizado, trata de personas, y otros que aprovechan el espacio aéreo americano, para seguir delinquiendo, constituyéndose en una amenaza a la seguridad, no solamente del Estado ecuatoriano sino de los Estados vecinos.

A esto hay que considerar las limitaciones de muchos países de América como la falta de capacitación, y la disponibilidad de medios adecuados para detectar de forma efectiva la presencia de tráficos aéreos no identificados, así como su neutralización en aire y tierra.

Actualmente en el Ecuador se encuentra el Avión Orión P-3 de los Estados Unidos, que bajo un marco de colaboración con el Estado ecuatoriano realiza acciones de control en el marco de la lucha contra el narcotráfico en espacios acuáticos. ¿Por qué no pensar que esta cooperación se podría fortalecer y enfocar a las tres Américas?

Es importante contar con un sistema de defensa aérea con capacidades de vigilancia, y reacción que nos permitan en un momento oportuno, una defensa aérea sincronizada con los países vecinos, una capacitación adecuada y una normativa legal que permita realizar el uso progresivo de fuerza en el aire, bajo un contexto de operaciones militares no tradicionales como la interdicción en la lucha contra el narcotráfico, y otras amenazas asimétricas, tema de gran relevancia a desarrollar.

Si bien los países de América tenemos un Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas cuyas siglas son (SICOFAA), el objetivo de

esta es “promover el intercambio de experiencias, conocimientos y formación que permita el fortalecimiento de las capacidades de las fuerzas aéreas y sus equivalentes, además de brindar apoyo a los requerimientos de los miembros” (SICOFAA: 2021), el cual es limitado, ya que la cooperación y apoyo logístico entre naciones no es suficiente para solucionar los conflictos que estamos viviendo en América por lo que se podría pensar en considerar su fortalecimiento definiendo una estrategia para realizar operaciones y misiones relacionadas con la detección y el monitoreo detrás de las amenazas asimétricas que aprovechan el espacio aéreo americano y que marcan la necesidad de dar un enfoque político, civil y militar integral para la gestión eficaz de la custodia del espacio aéreo americano.

O a su vez se hace imprescindible la creación de un organismo que maneje criterios estratégicos que den un enfoque amplio de la seguridad, donde se reconozca que las grandes emergencias civiles pueden constituir una amenaza para la seguridad y la estabilidad, un organismo multinacional con capacidades de realizar operaciones y misiones combinadas (entre Estados) con misión, recursos y medios propios.

I. SITUACIÓN ACTUAL DEL ECUADOR

Actualmente en el entorno geopolítico y geoestratégico, se necesitan nuevas consideraciones sobre la seguridad del espacio aéreo, un régimen de seguridad implica la cooperación de varias instituciones a nivel interno de un Estado, así como la cooperación entre Estados para la construcción de un amplio régimen de seguridad del espacio aéreo en América.

Las dinámicas de seguridad observadas en la región indican la inexistencia de posibles conflictos armados interestatales, sin embargo como dice Wagner (2010):

Lo que podemos constatar es que aunque en América del Sur predomina una situación de no-violencia interestatal, sobrevuela la región un conjunto de amenazas no-estatales y transnacionales características de los nuevos Estados de Seguridad Internacional. Elementos como el narcotráfico, el crimen organizado transnacional la estabilidad política (Venezuela) y secesión (Bolivia) son problemas que generan externalidades negativas para toda la región. No pudiendo ser resueltas de forma unilateral, las nuevas amenazas proporcionan el contexto para la cooperación en seguridad, entendiéndolas como un bien público regional. Siendo así, cabe analizar el curso histórico-político por el que ha pasado la región en el cambio de un patrón de seguridad característico de “formación de conflicto” a un “régimen de seguridad”, predominando, en el segundo caso, la dimensión de amistad. (Teixeira, A. W. M.: 2010, p. 47).

Con esto se visualiza que se han generado enemigos cuyas respuestas generan conflictos asimétricos, así en palabras de Iglesias (2019, p. 1) se puede definir el concepto de Guerras Asimétricas como:

...casos de conflictos intraestatales o subnacionales donde los actores tienen claros intereses políticos y no, donde el fin es económico y la política es usada como un medio. Estos enfrentamientos tienen un crecimiento sostenido, no solo en los indicadores de cada caso particular, sino con la aparición de nuevos escenarios, principalmente en América Latina.

Como un conflicto intraestatal se encuentra la Guerra contra el Narcotráfico la cual es combatida contra actores no-estatales, como son los carteles. Este fenómeno se ha extendido más allá de las fronteras del Estado ecuatoriano, los cuales tienen manifestaciones similares relativamente a las mismas tácticas y técnicas con mutaciones cualitativas y cuantitativas en el equipo, la estructura y los principios de acción de los diferentes carteles con impacto directo e indirecto en todos los entornos de conflicto, terrestre, aéreo, marítimo, o informativo.

Durante el último año según información de la Fuerza Aérea Ecuatoriana, se han detectado tráfico no identificados en las provincias de Esmeraldas, Manabí, Guayas, Galápagos, Zona Económica Exclusiva, El Oro, Sucumbíos y Santa Elena. Así, podemos darnos cuenta que actualmente la incidencia de tráfico no identificados en espacio aéreo nacional si bien ha disminuido, aun existe vulnerabilidad del espacio aéreo ecuatoriano que requiere un análisis del sistema de la Defensa Aérea y su respectivo soporte operativo y logístico, así como la situación del aprovechamiento eficiente de los medios que se tiene y del escenario imperante de fortalecer las capacidades de vigilancia, armas, mando y control, de forma combinada entre Estados.

A esto hay que sumarle que debe *operacionalizarse* jurídicamente mediante normativa legal la interdicción de tráfico aéreo no identificados en el espacio aéreo ecuatoriano, para que esta no se quede en una fase uno de uso de la fuerza o en un simple seguimiento de la aeronave no identificada.

II. LA INTERDICCIÓN EN EL ESPACIO ECUATORIANO

Garantizar la seguridad y defensa del espacio aéreo nacional, es una responsabilidad de la Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE), que la hace efectiva a través del Sistema de Defensa Aérea, como dice Gallegos (2021, p. 26):

...ejecutando la vigilancia del espacio aéreo, mediante la detección de tráfico que operan dentro del área de cobertura de los radares militares y de la aviación civil, cuya señal integrada en los centros de mando y control permite ejecutar los procedimientos de identificación para contar con el Cuadro Aéreo Identificado Integrado Nacional (CAIIN).

Este sistema de defensa aérea detecta aquellos tráficos cuya procedencia, destino o plan de vuelo son desconocidos, tanto por las dependencias de tránsito aéreo de la aviación civil como por los centros de operaciones aéreas militares, y coadyuva contra la lucha a la guerra del narcotráfico, sin embargo esta responsabilidad requiere esfuerzos de actividad colectiva centrada en detener su sistema de entrega, utilizando la Interdicción Aérea como herramienta, esto quiere decir que tras el despliegue de la Fuerza Aérea, debe existir un apoyo táctico y logístico en superficie, por lo que esta es una tarea conjunta dentro del Estado ecuatoriano como también operaciones combinadas con los vecinos países de la región.

Sin embargo se puede llegar a cuestionar la participación en la interdicción por parte de la Fuerza Aérea de los tráficos aéreos no identificados y que posiblemente estarían relacionados con el transporte de sustancias ilícitas, debido a que el uso de las Fuerzas Armadas en cualquier aplicación de la ley civil es contencioso.

Por lo que surge la pregunta: ¿por qué los militares deberían estar involucrados en la interdicción del narcotráfico o de otras amenazas que puedan afectar a la seguridad del espacio aéreo nacional?, se supone que la Fuerza Aérea tiene personas, equipos y dinero proporcionados para otros fines de defensa que pueden disponer durante tiempos de paz, sin embargo si se aprecia el esfuerzo de interdicción de drogas como una amenaza asimétrica que requiere un esfuerzo intensivo, entonces la Fuerza Aérea se convierte en un instrumento disponible y capaz para enfrentar en el aire esta amenaza.

Tal razonamiento debe haber motivado que el Congreso de los Estados Unidos dicte a través de la Ley de Autorización de Defensa de 1989, que los militares participen en el esfuerzo de interdicción, asumiendo el rol de agencia líder única para la detección y monitoreo del tránsito aéreo y marítimo de drogas ilegales hacia los Estados Unidos.

Si bien en el texto que antecede me he referido a la seguridad y a la defensa a la vez, quiero dejar sentado que son conceptos que de ninguna manera son idénticos y que podemos distinguirlos ya que difieren de los medios y de las tareas que el Estado puede encomendar a la Fuerza Pública, dentro del contexto amplio de la seguridad nacional, de tal manera que a Fuerzas Armadas, de acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador se le ha sido asignada la defensa del Estado o como otros autores han citado la seguridad defensiva y como puede observarse en la Ley de Seguridad Pública y del Estado y la política de la Defensa Nacional del Ecuador “Libro Blanco”, de forma excepcional y no permanente, y que no integra sus misiones fundamentales, la seguridad interna, entendida esta como auxiliar a las misiones asignadas a las Fuerzas Armadas de las conformes al concepto clásico de defensa.

A esto podríamos sumar lo que Ugarte (2001, p. 61), en su texto “Los conceptos de defensa y seguridad en América Latina: sus peculiaridades respecto de los vigentes en otras regiones, y las consecuencias políticas de tales peculiaridades”, señala como relevante al análisis del concepto de seguridad y dice: “*Un aspecto fundamental en dicho análisis es el concepto de seguridad común, reconocimiento de que la seguridad es indivisible y que en definitiva, en determinado grupo o región la seguridad de cada Estado está íntimamente vinculada a la de otros*”.

Teniendo esto en cuenta se debe operacionalizar los principios de interdicción, a esto hay que hacer una puntualización acerca de lo que la normativa ecuatoriana con respecto a este tema ha normado, así las Regulaciones de Aviación Civil RDAC, en la Parte 91 indica que le corresponde a la Dirección General de Aviación Civil “*adoptar los procedimientos y señales que se han de utilizar en caso de interceptación de aeronaves en el espacio aéreo jurisdicción de la República del Ecuador*” (AIP: 2012). En ningún momento habla de interdicción.

Encontrando que existe dos términos como son la interceptación y la interdicción que deben ser razonados para no tener desconcierto alguno en la utilización de estos dos conceptos y su alcance, además de ser necesario revisar ciertos lineamientos estratégicos orientados a la interdicción.

Según la Fuerza Aérea Colombiana (2005, p. 1) en la *Revista Aeronáutica* se define la interdicción de la siguiente manera:

La doctrina de operaciones aéreas define la interdicción como el ataque aéreo a las rutas de abastecimiento del enemigo para impedir o limitar que se refuerce, en otras palabras significa cortarle las comunicaciones al enemigo mediante la utilización de medios aéreos evitando que lleguen a este alimentos, municiones y toda la logística que requiere para la guerra. El tercer paso función de las operaciones de defensa aérea es la interceptación definida como el proceso necesario para llevar un arma aérea al encuentro de una traza aeronave clasificada como enemigo desconocida durante la cual en algunas oportunidades es factible también realizar la identificación visual de dicha traza estas operaciones la interdicción y la interceptación tiene en común que ambas forman parte del poder aéreo táctico la interdicción relacionada con el apoyo aéreo inmediato y la interceptación como parte de las operaciones defensivas de contrapoder aéreo.

Del mismo modo en la Doctrina Aeroespacial Básica de la Fuerza Aérea Ecuatoriana (2018, p. 54) contextualiza lo que respecta a misiones de interdicción así: “*c. Misiones de Interdicción Aérea (ITA). - Su objetivo es la identificación y seguimiento de aeronaves que se hallan explotando el espacio aéreo nacional, sin autorización o en forma ilegal*”.

Y define las misiones de interceptación como sigue: “*a. Misiones de Interceptación (ITC) Se orientan a desarticular la proyección del Poder Aeroespacial adversario, mediante la destrucción o neutralización de las aeronaves que intentan atacar los objetivos y centros de gravedad propios*”. (FAE: 2018: pág. 54).

Bajo estos conceptos podemos dejar sentado que la doctrina militar y la legislación aeronáutica tienen definiciones diferentes para un mismo concepto como es el de la interceptación.

III. DERECHO AÉREO INTERNACIONAL PÚBLICO

El derecho aéreo internacional público evolucionó como una ley especial, que regula la relación Estado y espacio aéreo.

Uno de los primeros tratados internacionales para la Reglamentación de la Navegación aérea Internacional es el Convenio de París de 1919 que reconoció el principio de *caelum liberam* (libertad de los cielos), el cual surgió del principio de que, por encima de los mares, como dice Grief (1994, p. 53) el espacio aéreo es parte del régimen legal del territorio subyacente y por lo tanto el espacio aéreo también es libre por encima del mar, como es el mar mismo.

En el año de 1944 el Convenio de París fue reemplazado por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), actualmente es la única fuente completa del derecho internacional que establece un marco detallado para gobernar el espacio aéreo, centrándose en la autoridad soberana de los Estados para regular tanto sus propias aeronaves en todo el mundo como el tráfico aéreo internacional dentro del espacio aéreo sobre su territorio.

En el espacio aéreo sobre alta mar, la Convención prevé una regulación detallada de la mayoría de la aviación civil a través de estándares y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI. Sin embargo, la Convención de Chicago distingue entre aeronaves civiles y aeronaves estatales y regula solo las actividades de las aeronaves civiles, así el artículo 3 de esta Convención prescribe: “*Artículo 3. Aeronaves civiles y de Estado. a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado. b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía*”. (OACI: 2006, p. 2).

Por lo que vuelvo a insistir que si bien existe una vasta reglamentación sobre aviación, esta carece de normas positivas para las aeronaves estatales y sus operaciones, sin embargo el Convenio de Chicago exige que las aeronaves estatales operen con la debida consideración por la seguridad del vuelo de otras aeronaves, de esta manera en el Artículo 3 literal “d” dice: “*Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves*

de Estado” y, en una adición reciente que entró en vigor en 1998, la Convención prohíbe a las aeronaves estatales utilizar armas contra aeronaves civiles en vuelo o poner en peligro la vida y la seguridad de las personas a bordo durante la interceptación.

A esto debe incluirse lo correspondiente a la legislación nacional, así la Aeronautical Information Publication AIP, emitida por la Dirección General de Aviación Civil en su apartado ENR 1.12 Interceptación de aeronaves civiles prescribe:

2.5 Para eliminar o reducir los peligros inherentes a las interceptaciones, emprendidas como último recurso, debería hacerse todo lo posible para garantizar la coordinación entre las dependencias de tierra y los pilotos que se trate. A este fin, es esencial que la Autoridad de Aviación Civil del Ecuador tome las medidas necesarias para asegurar que:

a) Todos los pilotos de aeronaves estén al tanto de las medidas que deben tomar y de las señales visuales que han de utilizarse, según se indica en la Sección 91.270 de la RDAC 91;

b) Los explotadores o pilotos al mando de aeronaves civiles pongan en práctica los requisitos de la Sección 91.1005 (e), relativas a la necesidad de que las aeronaves puedan comunicar en 121,5 MHZ y disponga a bordo de los procedimientos de interceptación y de las señales visuales;

c) Todo el personal de los servicios de tránsito aéreo esté perfectamente enterado de las medidas que deben tomar de conformidad con las disposiciones del Anexo 11 OACI, Capítulo 2 y de los PANS-ATM (Doc. 4444);

d) Todos los pilotos al mando de las aeronaves interceptoras estén al tanto de las limitaciones generales de la performance de las aeronaves y de la posibilidad de que la aeronave interceptada pueda encontrarse en estado de emergencia debido a dificultades de carácter técnico o interferencia ilícita;

e) Se den instrucciones claras e inequívocas a las dependencias de control de interceptación y a los pilotos al mando de aeronaves posiblemente interceptoras, que:

Abarquen las maniobras de interceptación;

La guía a la aeronave interceptada;

Los movimientos de la aeronave interceptada;

Las señales visuales aire a aire;

Los métodos de radiocomunicación con la aeronave interceptada;

La abstención del empleo de armas. (DGAC: 2020, p. 19).

Como se demuestra estas regulaciones detallan las reglas que regulan la aviación civil, en tanto que las aeronaves estatales permanecen comparativamente libres de restricciones, pero quizás lo que para nuestro análisis es de interés es la falta de normativa legal que permita tener procedimientos que

avalen la intervención de la Fuerza Aérea en ejercicio de la soberanía del espacio aéreo ecuatoriano.

El Ecuador carece de una legislación que le permita ejercer la soberanía nacional mediante el control y uso del Espacio Aéreo Ecuatoriano con acción del uso de la fuerza (ley de derribo), a diferencia de otros países de la región como por ejemplo Colombia, que como dice Márquez (2009, p. 2) *“la Fuerza Aérea Colombiana implementó en el año 1994 un procedimiento para contrarrestar los vuelos ilícitos en el Espacio Aéreo Colombiano con acción de las armas”*.

En la zona económica exclusiva (ZEE), por ejemplo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS) el artículo 56 especifica los derechos, jurisdicción y deberes de los Estados costeros en la zona económica exclusiva y el artículo 58 especifica los derechos que pertenecen a todos los Estados, las libertades de navegación en alta mar y sobrevuelo en virtud del artículo 87. Con respecto a la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva el artículo 59 establece que en caso de conflicto debería *“resolverse sobre la base de equidad y a la luz de todas las circunstancias relevantes, teniendo en cuenta las respectivas importancia de los intereses involucrados para las partes así como para la comunidad internacional como un todo”*, bajo todo esta normativa en principio se podría pensar sobre la libertad para llevar a cabo misiones militares bajo el régimen de alta mar, cosa que no es así, porque el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, al Estado de Brasil le negó la posibilidad de designar el estado del espacio aéreo sobre la ZEE como equivalente al espacio aéreo nacional, por lo que estaría sujeto a ciertas restricciones como son el deber de abstenerse de amenaza ilegal o uso de la fuerza, además de que surge la necesidad de requerir permisos para actividades militares, incluyendo sobrevuelo de aviones militares de otros Estados.

Al igual que la CONVEMAR, la Convención de Londres sobre Dumping de 1972 y el Protocolo de Londres de 1996, no proporcionan normativa que permita que un Estado costero ejerza jurisdicción legal sobre aeronaves de un Estado extranjero en el espacio aéreo por encima de la ZEE.

IV. COMPONENTES DE LA DEFENSA AÉREA Y SUS LIMITACIONES

El marco legal que permite y respalda la actividad de la Defensa Aérea en el Ecuador se encuentra en la Constitución de la República del Ecuador (2008) en el artículo 158, que manifiesta: *“Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional son instituciones de protección de los derechos, libertades y garantías de los ciudadanos. Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial”*.

Bajo este contexto la Fuerza Aérea Ecuatoriana tiene como misión: *“Desarrollar la capacidad militar aeroespacial, que garantice la defensa de la soberanía e integridad territorial; y, apoyar con su contingente al desarrollo nacional y a la seguridad pública y del Estado”*, por lo que deberá realizar operaciones de contingencia en tiempo de paz sin descuidar su alistamiento operativo para una situación de defensa del territorio nacional. Al respecto la Ley Orgánica de la Defensa Nacional, en el artículo 2 indica la misión de Las Fuerzas Armadas, de *“defender la integridad, la unidad e independencia del Estado”, así como, “conservar la soberanía nacional”*.

Bajo esta normativa de acuerdo a la Doctrina Aeroespacial de la Fuerza Aérea (2013) *“la Defensa Aérea está compuesta por un Subsistema de Vigilancia (radares), un Subsistema de Armas (interceptores y armas antiaéreas) y un Subsistema de Comando, Control, Comunicaciones, Computación, Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (C4IVR)”*.

Es pertinente analizar los posibles limitantes que pueden tener los componentes de la defensa aérea, al momento de la vigilancia y control del espacio aéreo.

1. Subsistema de Vigilancia

Según la Doctrina Aeroespacial de la Fuerza Aérea (2013, p. 42) este subsistema *“comprende los radares, el personal que opera los mismos, las comunicaciones y los procedimientos para dirigir todas las actividades inherentes a la Defensa Aérea”*. Este subsistema es el responsable de:

...detectar, localizar, identificar y seguir cualquier plataforma aérea, para lo cual deberá contar con radares tácticos-móviles, tecnológicamente actualizados, de mediano y largo alcance (fijos, móviles, embarcados o en aeronaves), con capacidad de detección a baja altura, complementados con radares Gap Filler (tapa huecos) para cubrir las áreas donde existe poca o ninguna cobertura de los radares principales. (FAE: 2013, p. 42).

Actualmente la defensa aérea cuenta con radares, del tipo tridimensional LTR20 de fabricación española que, en conjunto con los Radares de la Dirección General de Aviación Civil DGAC, conforman el control integrado del espacio aéreo ecuatoriano, si bien se puede apreciar una Defensa Aérea preparada y con medios, no es menos cierto que los limitantes de la legislación no permiten que la Fuerza Aérea pueda tener un control total del espacio aéreo nacional, así Acosta en el diario el Universo (2020) dice:

...si una aeronave apaga el transponder (dispositivo de telecomunicación) o vuela fuera de la altura de control de los siete radares secundarios que poseen, la DAC no puede controlar. El sistema de control y vigilancia de la DAC cubre el 95% del territorio ecuatoriano, pero solo para vuelos lícitos.

En tanto que el Comandante General de la Fuerza Aérea Ecuatoriana relato:

...los radares que posee en este momento la FAE no están dedicados a vigilar el espacio aéreo interior, que se supone que tiene vuelos legales, sino que están direccionados hacia las fronteras, y que un avión puede ingresar, inclusive, legalmente, pero salir ilegalmente.

A esto hay que sumarle también la accidentada geografía del Ecuador, que de alguna manera crea zonas ciegas donde no se cuenta con la dirección de posibles tráficos aéreos que puedan considerarse como una amenaza, por lo que para solventar este obstáculo debemos poder tener vigilancia, y eso sería poder contar con más radares o una plataforma aérea con capacidad de desarrollar vigilancia radárica como el AWACS o el Orión P3 que en este momento se encuentra operando en Ecuador en convenio con los Estados Unidos, para desarrollar vigilancia aeromarítima, este equipo por limitantes económicos no podría adquirirlo el país, de ahí que se hace inherente la cooperación entre Estados.

2. Subsistema de Armas

Según la Doctrina Aeroespacial de la Fuerza Aérea (2013, p. 44) este subsistema comprende *“las armas que se emplean en la Defensa Aérea se dividen en dos grupos: aviones interceptores y armas antiaéreas”*. Sin embargo los aviones interceptores que se enfrentan a la probable amenaza pueden interceptar los tráficos no identificados pero de ninguna manera derribarlos. Entre los interceptores que se emplean para este fin, se puede señalar los aviones Kfir-CE y CHEETAH, MIRAGE F-1, entre otros disponibles en la región.

Para una respuesta más efectiva de los interceptores al activarse la orden de despegue para enfrentar una amenaza aérea, deben ubicarse en sitios de operación cercanos a los objetivos a defender, esto en tiempos de conflicto armado, pero en tiempos de paz contra las amenazas asimétricas no pueden actuar para la seguridad del espacio aéreo por los limitantes normativos y por las características de empleo, velocidad, altura, etc.

Aparte de eso hay que considerar que el armamento disponible consta de: Misiles aire-aire; Cañones; Armas Antiaéreas o Armas Superficie-Aire; Artillería Antiaérea, Misiles Superficie-Aire (SAM) y entre otro tipo de armamento, el cual se podría pensar que está provisto para una defensa del territorio nacional, que para la seguridad del espacio aéreo, lo que podría llegar a cuestionar que tanto los aviones y armas antiaéreas podrían constituirse en un limitante al momento de custodiar el espacio aéreo en épocas de paz.

3. Subsistema de Comando, Control, Comunicaciones, Computación, Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (C4IVR).

Según la Doctrina Aeroespacial de la Fuerza Aérea (2013) este subsistema *“persigue el empleo eficaz de los medios, a fin de integrar los diferentes elementos del sistema de defensa aérea en una entidad única para asegurar el uso óptimo de todos los recursos disponibles”*, todo el sistema de Mando y Control se comunica con la tecnología Asterisc, que controla los radares y los Centros de Mando para enviar la señal al personal de Defensa Aérea, quienes mediante la aplicación de procedimientos estandarizados activa a los interceptores Super Tucanos A29, al mismo tiempo y de forma coordinada se activa a la Fuerza Naval, el 911 y la Policía Nacional, para que en conjunto se logre detener a los presuntos infractores de actividades ilícitas o sospechosas de narcotráfico.

El limitante a este componente es el requerimiento de actualizar o modernizar los sistemas de armas de forma periódica así como adaptarla para contrarrestar las nuevas amenazas, también se requiere integrar toda la información local y regional, lo que significa tener coordinación mediante el establecimiento de convenios y disponer de los recursos económicos considerables. De ahí que lograr el acceso a esa tecnología y a la transferencia de información, podría ser más factible obtenerla mediante la cooperación entre naciones para un fin común como es el contrarrestar la delincuencia transnacional que opera en el espacio aéreo americano.

V. ANÁLISIS DE LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO COMÚN DE SEGURIDAD Y DEFENSA COLECTIVA DEL ESPACIO AÉREO AMERICANO

Para todos los países americanos es de gran preocupación e interés la seguridad del espacio aéreo y la soberanía de sus Estados, por lo que considero que existe un elemento de interés común por parte de los países de la región que explicaría por qué la acción colectiva es posible.

Basada en una política adecuada, con niveles de compromiso entre los aliados, con una propia estructura de un Comando Operacional de Fuerzas Conjuntas, dotado de las capacidades y activos pensados para garantizar su continua operatividad, con capacidades de defensa entre los Estados americanos, le permitiría desarrollar operaciones de vigilancia, alarma y control del espacio aéreo americano y combatir las diferentes amenazas asimétricas.

El futuro de los Estados americanos está ligado a la capacidad que puede tener, si cooperan entre todos, para contrarrestar la disminución de sus presupuestos de defensa y llenar las “brechas de capacidad” expuestas.

Las áreas que deberían ser analizadas en la creación de un órgano común de seguridad y defensa colectiva del espacio aéreo americano son: movilidad y

despliegue; sustentabilidad; participación efectiva (es decir, aproximadamente, tecnología y equipo de defensa); capacidad de supervivencia; y comunicaciones interoperables.

El objetivo es lograr con este órgano que defina una estrategia a través de la cual se traduzca en una capacidad operativa que se sustente y crezca a nivel de la región, con capacidad para aplicar en diversos campos de operaciones que agreguen valor a una decisión política ya sólida y acciones y creación de capacidad operativa, con un despliegue de fuerzas, que necesitan medios flexibles y eficaces para contrarrestar las amenazas, agilidad en las operaciones centradas en la red operativa y un flujo de información constante y preciso.

Lo que debemos pensar es que en la actualidad requerimos los Estados americanos la cooperación entre aliados o miembros y una adaptabilidad flexible a los nuevos desafíos en los asuntos de seguridad, que defina planes estratégicos y reevalúe los riesgos que nos permitirán pensar de forma emprendedora e innovadora a las nuevas amenazas.

Este órgano el cual propongo deba ser creado como un elemento central para una política de defensa inteligente renovada, flexible y, por lo demás, resiliente, en beneficio de la defensa colectiva de los países de América, pero también de la adaptabilidad cooperativa.

Para los Estados americanos debe ser una prioridad en su agenda de la defensa, fortalecer las capacidades del sistema de vigilancia, alarma y control del espacio aéreo americano, que nos pueda dar como producto un cuadro aéreo identificado, alarma temprana, conducción táctica de los sistemas de armas, teatros de operaciones que tengan la capacidad de detectar todas las aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo americano pese a sus parámetros de vuelo en altura de 1.000 a 9.000 ft. y con velocidades promedios de 127 kts, que corresponden a aeronaves de bajo performance, además de detectar e identificar misiones de reconocimiento aéreo, pistas y minería ilegal, seguridad hidrocarbúrica y narcotráfico, interdicción aérea y operaciones cumplidas por las aeronaves militares.

Para el Estado ecuatoriano contar con un convenio de cooperación con el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, le ha ayudado al aumento de misiones de vigilancia y control en los espacios aeromárítimos jurisdiccionales del país, dando como resultado la detección de embarcaciones realizando presuntas actividades ilícitas, utilizando aeronaves tipo P3-AEW y P3-LRT, lo que de alguna manera puede afianzar que la cooperación entre Estados nos deja alcanzar resultados positivos.

De esta manera vuelvo a recalcar que sería una gran fortaleza para los países de América poder tener una Integración Cooperativa Situacional e Información, que en base a un acuerdo de creación de este órgano de defensa y seguridad americano se podría lograr Asistencia de Interceptación Aérea (AIAA), el acceso al Sistema Cooperativo de Integración de la Información y la Situación (CSII), el que consiste en una red de intercambio de información basada en el internet, que permite a los países participantes acceder a los datos sobre blancos aéreos, y logra finalmente, mantener un cuadro aéreo identificado común entre los países signatarios.

La intención de permitir a los participantes compartir o integrar la información de los radares que sería administrada por el CSII, en base a la autorización de los países participantes, enfocados en la lucha contra el tráfico ilícito, la seguridad en casos de desastres, la seguridad aérea y búsqueda y rescate.

Este órgano de defensa permitiría a los países americanos miembros compartir información de carácter confiable, en tiempo real, y comúnmente extraída de las entidades de control de tránsito aéreo de los países participantes.

La deficiencia en la detección, identificación e interdicción de aeronaves ilícitas, en el espacio aéreo americano especialmente en los sectores del perfil costanero de América, genera que el espacio aéreo se vea vulnerado por tráfico aéreo dedicado al narcotráfico, por lo que la conveniencia de trabajar juntas las fuerzas aéreas americanas dentro de un órgano operacional se lograría mejorar la asistencia para localizar, identificar, rastrear e interceptar aeronaves civiles en el espacio aéreo americano para interrumpir las rutas de tráfico ilícito y de detección de los traficantes de estupefacientes, además de obtener datos de radar del Programa Colaborativo de Integración de Información y sensores (CSII), soporte logístico, comunicaciones, equipos, mantenimiento y entrenamiento, financiamiento propio e inteligencia.

En lo que concierne en lo operativo este Órgano, en cuanto al tema de realizar interceptaciones de aeronaves civiles, se debería adherir a la voluntad de los Estados miembros de acuerdo a las disposiciones dadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de información sobre las políticas de interceptación que expresa que no dañara, destruirá, ni invalidará ninguna aeronave civil que no sea por motivos de defensa propia.

Este Órgano deberá tener dentro de sus protocolos como objetivo dejar constancia de la voluntad de las partes en establecer procedimientos sobre los cuales los participantes llevaran a cabo la cooperación, el intercambio de información e inteligencia y la capacitación de su personal en materia de vigilancia e interceptación aérea, constituyéndose en una declaración de voluntades recíproca con alto valor ético para las partes que lo suscriben y con efecto

jurídico vinculante e incluso determinar las consecuencias de su incumplimiento.

CONCLUSIÓN

El entorno geopolítico y geoestratégico, debe considerar las nuevas dinámicas de la seguridad del espacio aéreo, el cual implica la cooperación entre Estados para la construcción de un amplio régimen de seguridad del espacio aéreo en América.

Las nuevas amenazas a las que se enfrentan los Estados son las llamadas amenazas asimétricas donde los actores tienen claros intereses políticos y no, donde el fin es económico y la política es usada como un medio.

Como un conflicto intraestatal se encuentra la Guerra contra el Narcotráfico la cual es combatida contra actores no-estatales, como son los carteles, este fenómeno se ha extendido más allá de las fronteras de cada Estado americano.

Existe vulnerabilidad del espacio aéreo ecuatoriano que requiere un análisis del sistema de la Defensa Aérea y su respectivo soporte operativo y logístico, así como la situación del aprovechamiento eficiente de los medios que se tiene y del escenario imperante de fortalecer las capacidades de Vigilancia, Armas, Mando y Control, de forma combinada entre Estados.

A esto hay que sumarle que debe *operacionalizarse* jurídicamente mediante normativa legal la interdicción de tráficos aéreos no identificados en el espacio aéreo ecuatoriano.

La participación en la interdicción por parte de la Fuerza Aérea de los tráficos aéreos no identificados y que posiblemente estarían relacionados con el transporte de sustancias ilícitas, es un tema álgido que puede resultar contencioso.

El Congreso de los Estados Unidos dictó a través de la Ley de Autorización de Defensa de 1989, que los militares participen en el esfuerzo de interdicción, asumiendo el rol de agencia líder única para la detección y monitoreo del tránsito aéreo y marítimo de drogas ilegales hacia los Estados Unidos.

Se debe operacionalizar los principios de interdicción e interceptación ya que la doctrina militar y la legislación aeronáutica tienen definiciones diferentes para un mismo concepto como es el de la Interceptación.

Si bien existe una vasta reglamentación sobre aviación, esta carece de normas positivas para las aeronaves estatales y sus operaciones, sin embargo el Convenio de Chicago exige que las aeronaves estatales operen con la debida consideración por la seguridad del vuelo de otras aeronaves.

El derecho aeronáutico ha llevado sus esfuerzos a delimitar reglas que regulan la aviación civil, en tanto que las aeronaves estatales permanecen comparativamente libres de restricciones.

El Ecuador carece de una legislación que le permita ejercer la soberanía nacional mediante el control y uso del Espacio Aéreo Ecuatoriano con acción del uso de la fuerza (ley de derribo), a diferencia de otros países de la región como Colombia, que desde el año 1994 tiene un procedimiento para contrarrestar los vuelos ilícitos en el Espacio Aéreo Colombiano con acción de las armas.

En la zona económica exclusiva (ZEE), se está sujeto a ciertas restricciones como son el deber de abstenerse de amenaza ilegal o uso de la fuerza, además de que surge la necesidad de requerir permisos para actividades militares, incluyendo sobrevuelo de aviones militares de otros Estados.

La CONVEMAR, la Convención de Londres sobre Dumping de 1972 y el Protocolo de Londres de 1996, no proporciona normativa que permita que un Estado costero ejerza jurisdicción legal sobre aeronaves de un Estado extranjero en el espacio aéreo por encima de la ZEE.

La Defensa Aérea está compuesta por un Subsistema de Vigilancia (radares), un Subsistema de Armas (interceptores y armas antiaéreas) y un Subsistema de Comando, Control, Comunicaciones, Computación, Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (C4IVR), componentes que actualmente tienen limitantes al momento de la vigilancia y control del espacio aéreo.

Con una política adecuada, con niveles de compromiso entre los Estados americanos participantes, con una propia estructura de un Comando Operacional de Fuerzas Conjuntas, dotado de las capacidades y activos pensados para garantizar su continua operatividad, con capacidades de defensa entre los Estados participantes, se permitiría desarrollar operaciones de vigilancia, alarma y control del espacio aéreo americano y combatir las diferentes amenazas asimétricas.

BIBLIOGRAFÍA

Cancillería del Ecuador. (2017). Carta didáctica del territorio marítimo del Ecuador. https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/carta_didactica_2.pdf

Comando Conjunto de Fuerzas Armadas (2021). Revista N° 152 Mayo 2021. file:///C:/Users/CONTRATOS/Downloads/REVISTA%20FFAA%202022_Impresion%20.pdf

Diario el Universo. (2020). Control del Espacio Aéreo Ecuatoriano. <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/11/23/nota/8059375/control-avionetas-pistas-ilegales-aviacion-civil-fuerza-aerea/>

Dirección General de Aviación Civil. (2020). ENR. <http://www.ais.aviacioncivil.gob.ec/ifis3/aip/ENR%201.12>

Dirección General de Aviación Civil. (2020). AIP. <http://www.ais.aviacioncivil.gob.ec/ifis3/aip/aic>

Fonseca Pérez (2009). Fuerza Aérea Colombiana FAC. Revista Aero-náutica. “¿Interdicción O Interceptación Aérea?”, p. 1 Documento electrónico

Fuerzas Aéreas Americanas. (2021). Quienes somos y que hacemos. <https://www.sicofaa.org/quienes-somos>

Fuerza Aérea Ecuatoriana. (2018). Doctrina aeroespacial básica de la Fuerza Aérea Ecuatoriana. MI-DOC-FAE-01-2018. Agosto – 2018

Fuerza Aérea Ecuatoriana. (2013). Manual de instrucción de defensa aérea MIDA-R-FAE-01-2013

Iglesias, I., & Internacionales, R. (2019). Las Guerras contra el Narcotráfico como un tipo de conflictividad asimétrica en América Latina.

Márquez Aponte, P. E. Legalidad de los procedimientos utilizados por la fuerza pública en ejercicio de la soberanía en el espacio aéreo colombiano.

Milde Michael, (2008). International air law and ICAO 61.

Ministerio Defensa Nacional. (2018). Libro Blanco. <https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/2019/01/Po%C3%ADtica-de-Defensa-Nacional-Libro-Blanco-2018-web.pdf>

NICHOLASGRIEF, J. (1994). Public international law in the airspace of the high seas 53 (quoting J. C. COOPER, explorations in aerospace law 197 (1968) (in turn quoting drafters of the Paris Convention)). For the Paris Convention, see Convention on International Civil Aviation, Oct. 13, 1919, 11 LNTS 174, reprinted in 17 AJIL Supp. 195 (1923) (no longer in force) [hereinafter Paris Convention].

OACI. (2006). Convention on International Civil Aviation. https://www.icao.int/publications/documents/7300_cons.pdf

Quintanal, G. A. (2016). Doble reaseguro o doble inestabilidad. El papel de Estados Unidos en Asia y el conflicto por las islas Senkaku/Diaoyu. Revista UNISCI, (41), 235-245.

Teixeira, A. W. M. (2010). Regionalismo y seguridad sudamericana: ¿son relevantes el Mercosur y la Unasur? *Íconos-Revista de Ciencias Sociales*, (38), 41-53.

Treves, T. (2008). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. United Nations Audiovisual Library of International Law.

Ugarte, J. M. (2001). Los conceptos de defensa y seguridad en América Latina: sus peculiaridades respecto de los vigentes en otras regiones, y las consecuencias políticas de tales peculiaridades. *Latin American Studies Association*.

Vitrociset. (2021). Software de vigilancia AWAS. AEROEXPO. <https://www.aeroexpo.online/es/prod/vitrociset/product-171160-48823.html>