



LEGITIMIDAD DE LA DEFENSA Y SEGURIDAD AERONÁUTICA

LEGITIMACY OF AERONAUTICAL SECURITY AND DEFENSE

RECIBIDO: 03 / 09 / 2020

APROBADO: 15/11/2020



**Coronel
Carlos Minaya Acosta,
Fuerza Aérea
República Dominicana**

El autor es Diplomado de Comando y Estado Mayor, Licenciado en Derecho, Magna Cum Laude; así mismo posee una Maestría en Diplomacia y Derecho Internacional en la Universidad UTE, especialista en Derecho Aeronáutico. En su vida militar, ha estado inmerso en el sistema educativo, certificado como facilitador por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en el Instituto Superior para la Defensa (INSUDE), ha impartido docencia además en la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña (UNPHU). Así mismo cuenta con varios diplomados, cursos y seminario; en el país, como en el extranjero. cminaya.a@gmail.com



RESUMEN

El Estado, cuyo espacio aéreo está bajo su dominio soberano y exclusivo, es el responsable de prevenir, neutralizar o tomar medidas necesarias para evitar interferencias ilícitas a las aeronaves que circulen por el mismo. Así como Defender su espacio aéreo “soberano” y “exclusivo”. Nuestra institución, la Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD), como parte del sistema de defensa aérea, juega un papel preponderante en mantener la seguridad de nuestro espacio aéreo, en coordinación con otras instituciones que son fundamentales para poder cumplir con dicha misión constitucional, enfocado al reto de defender el espacio aéreo en tiempo de paz, y que dicho espacio representa un factor importante en la economía nacional, de igual forma, los avances tecnológicos, las nuevas amenazas y riesgos, son factores para mantener siempre los protocolos y las legislaciones actualizadas para poder enfrentarla.

Palabras clave

Espacio aéreo, soberanía, legitimidad, espacio ultraterrestre.

ABSTRACT

The State, whose airspace is under its sovereign and exclusive control, is in charge of prevent, neutralize or take the necessary measures to prevent unlawful interference to aircrafts traveling through it. As well as defend its "sovereign" and "exclusive" airspace. Our institution, the Dominican Republic Air Force (FARD), as part of the air defense system, plays a leading role in maintaining the security of our airspace, in coordination with other institutions that are essential to fulfill its constitutional mission, focused on the challenge of defending airspace in peacetime, also, that space represents an important factor in the national economy, in the same way, technological advances, new threats and risks are factors to always keep the protocols and legislation updated to be able to face it.

Keywords

Airspace, sovereignty, legitimacy, outer space.



INTRODUCCIÓN

Los adelantos técnicos experimentados en el dominio del espacio aéreo, desde principios del siglo XX y, más concretamente, con ocasión de las dos guerras mundiales, por efecto del desarrollo de las ciencias y conocimientos aerodinámicos, motivaron la necesidad de regular jurídicamente las distintas actividades que los Estados comenzarían a desarrollar en dicho espacio.

Como segmento del simposio Seguridad y Defensa, el tema que nos ocupa la *legitimidad de la defensa y seguridad aeronáutica*, expresada en nuestra ponencia, ante un fenómeno como éste, vendría a producirse un creciente interés y preocupación de los Estados para proteger su seguridad nacional y, más tarde, sus intereses económicos, dada la extraordinaria importancia que adquiriría la aviación, generándose, respecto de la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, fundamentalmente, una progresiva práctica unilateral de los Estados, centrada en las regulaciones contenidas en sus legislaciones internas y en las convenciones internacionales.

En cuanto a las convenciones internacionales se destacan la Convención de París sobre Navegación Aérea de 1919 y la vigente Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de diciembre de 1944, que establece los principios que rigen la navegación aérea, al tiempo que constituye la Organización de la Aviación Civil Internacional.

La regulación jurídica internacional del espacio aéreo parte del reconocimiento de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo suprayacente a su territorio.

Se puede considerar inicialmente que la legislación aeronáutica, hasta la invención de las aeronaves, el espacio aé-

reo no fue objeto de verdadero interés por parte de nuestros antepasados. Este hecho, podemos decir, que tuvo lugar el 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk, Carolina del Norte, cuando los hermanos Wright consiguieron que un primitivo aparato se desplazara unos metros por el aire, despertó la conciencia de estadistas, militares y legisladores, que con el tiempo comprendieron que se podía ir mucho más allá de lo que se había conseguido hasta entonces con los aerostatos.

Fue precisamente en ese mismo año, cuando en un diario de aquel entonces, podía leerse una crónica titulada “Espacios aéreos” en la que se decía:

Los adelantos de la navegación aérea y su aplicación a la guerra están suscitando entre los militares discusiones interesantes. La más curiosa y nueva es la de, si se puede aplicar al espacio aéreo un término, como sucede en las costas con las aguas jurisdiccionales y cuál ha de ser el límite.

Pasados los primeros años, en los que el más mínimo avance suponía un paso de gigante, y cuando los conceptos aeronáuticos iban comenzando a asentarse, los legisladores encontraron en la Aeronáutica un campo aún por explorar. Hoy podemos observar, a modo de ejemplo, cómo en una reunión del Instituto de Derecho Internacional celebrada en Madrid en el año 1911, se acordó que: *“La circulación (aérea) internacional es libre, salvo el derecho del Estado subyacente para adoptar las medidas que requieran su propia seguridad, la de las personas y sus bienes”.*

Y esto, que no pasa de ser un ejemplo, como decimos, representa la inquietud que existía en aquel entonces por regular todo lo relativo a la Aviación y el espacio aéreo.



Pero hasta el año 1919, los aspectos legislativos eran un gran *mare magnum*, por el que navegaban los expertos de diferentes países. En ese año, el Convenio de París reglamentó por fin la navegación aérea internacional. Así, expresó en su artículo primero que: “*Todo Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico situado encima de su territorio*”.

Ello dejaba meridianamente claro el problema de la soberanía. No obstante, paliaba el rigor de esta afirmación recogiendo en su artículo segundo que:

“*Todo Estado contratante se compromete a conceder en tiempo de paz a las aeronaves de los otros Estados contratantes la libertad de paso inofensivo por encima de su territorio*”.

Observando nuestra Constitución, votada y proclamada por la Asamblea Nacional en fecha trece (13) de junio de 2015, Gaceta Oficial No. 10805 del 10 de julio de 2015, en su Artículo 9.- Territorio nacional. El territorio de la República Dominicana es inalienable. En relación a lo que nos ocupa en párrafo 3) establece: “*El espacio aéreo sobre el territorio nacional, el espectro electromagnético y el espacio donde éste actúa. La ley regulará el uso de estos espacios de conformidad con las normas del Derecho Internacional*”.

República Dominicana siempre ha estado presente en el ámbito internacional desde sus inicios en todos los temas relacionado a la aviación y por ende a la seguridad y defensa de su espacio aéreo, es por ello que, podemos citar la ratificación relacionado mediante la *Resolución núm. 343 G.O. No. 9097 del 7 de septiembre de 1968, que aprueba la Ratificación del tratado sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración*

y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la luna y otros cuerpos celeste, Resoluciones 373 que aprueba el convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales.

Nuestro país no solo quedó en una ratificación, sino que en la Constitución, en el artículo 9, Territorio Nacional, en su párrafo único, establece: *Los poderes públicos procurarán, en el marco de los acuerdos internacionales, la preservación de los derechos e intereses nacionales en el espacio ultraterrestre, con el objetivo de asegurar y mejorar la comunicación y el acceso de la población a los bienes y servicios desarrollados en el mismo.*

Otro punto importante la Ley 66-07, que declara a la República Dominicana como Estado Archipelágico, en la cual establece, que en armonía con el Derecho Internacional respeta el derecho de paso inocente por sus aguas archipelágicas y el espacio aéreo supradyacente sin menoscabo del derecho del Estado dominicano a trazar rutas de paso y líneas de cierre de aguas interiores.

Sin embargo, aun quedan muchos puntos por definir y legislaciones que revisar o propuestas de nuevas legislaciones, para poder cubrir muchos elementos que en las leyes existentes no tratan, por ejemplo, qué entidad del Estado dominicano se encargará de motorizar el tratado, como se vigilaría el espacio ultraterrestre, aspectos administrativos, responsabilidad por daños, tipos de seguro de responsabilidad, registro de aeronave o vehículo, etc.

El concepto y delimitación del espacio aéreo, es otro aspecto interesante a la fecha mantiene algunas teorías, como es el caso de *Carlos A, Paslnt Costodoat*, define el espacio aéreo como:



... el ámbito en el cual está contenido el aire, y es, por otra parte, fijo, definible, perfectamente delimitado, constante, susceptible de apropiación y de jurisdicción o soberanía; en tanto que el aire es un elemento gaseoso, móvil, renovable, permanente y en consecuencia inapropiable.

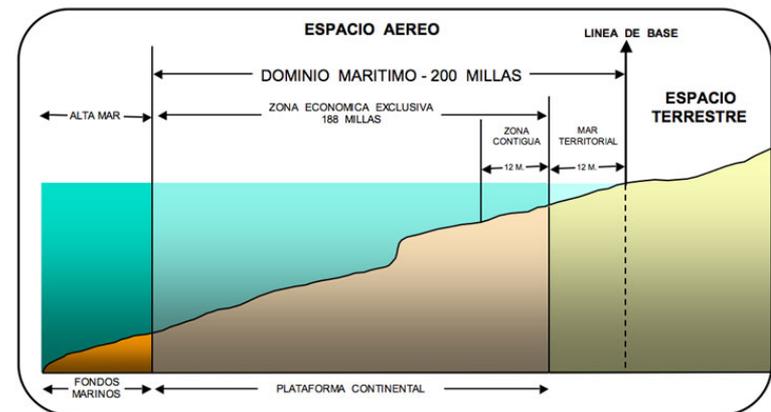
Parte de la doctrina entiende que la fijación de tales límites podría deducirse de la definición del término “aeronave”, contenida en los Anexos de la Convención de Chicago, comprendiendo el espacio aéreo hasta donde un aparato de vuelo puede sustentarse en la atmósfera merced a las reacciones del aire.

En esta definición se observa la diferencia que existe entre espacio aéreo y aire, mostrando la imposibilidad de equiparar ambos términos, debido a que el concepto de espacio aéreo es asimilable a la abstracción jurídica del término. Es decir, el aire es lo que conforma cualquier espacio, pero el espacio aéreo en sí tiene que ver con la delimitación de la soberanía de los Estados sobre determinado territorio, cuando se hace referencia al Derecho Internacional Público.

Ni la Convención de París de 1919, ni la vigente Convención de Chicago de 1944 contienen una definición y delimitación precisas del espacio aéreo. De acuerdo con estas disposiciones, el espacio aéreo medido horizontalmente tiene la misma extensión longitudinal que la suma del terrestre y el marítimo sometido a la soberanía estatal, abarcando, por tanto, la tierra, las aguas interiores y el Mar Territorial. Pero, si de acuerdo con ello, el límite horizontal del espacio aéreo resulta suficientemente preciso (sobre todo una vez que se ha conseguido fijar, en el marco de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en el nuevo Convenio de 1982, una extensión uni-

forme para el Mar Territorial de doce millas marinas), no ocurre lo mismo respecto a su límite vertical, es decir, con relación a la delimitación del espacio aéreo con el espacio ultraterrestre.

ESPACIOS MARITIMOS QUE CONTEMPLA LA CONVENCION DE LAS NNUU SOBRE EL DERECHO DEL MAR



Actuales Límites laterales de la FIR Santo Domingo, (fuente, DACI)

La indeterminación del límite vertical del espacio aéreo ha suscitado numerosas teorías a nivel doctrinal:

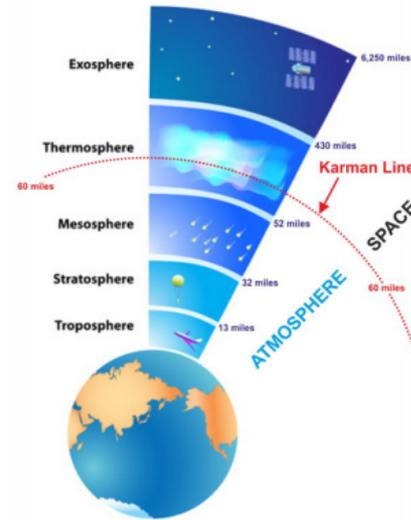
Otro sector doctrinal ha estimado que los autores de la Convención no tuvieron la intención de establecer una



delimitación del espacio aéreo. Además, los criterios técnicos introducidos por dicha Convención en relación con la capacidad aerodinámica de los aparatos de vuelo no fueron criterios estables: la tecnología fue paulatinamente ampliando esa capacidad aerodinámica, de modo que la frontera técnica del espacio aéreo ha ido extendiéndose en proporción al avance operativo de la aeronáutica.

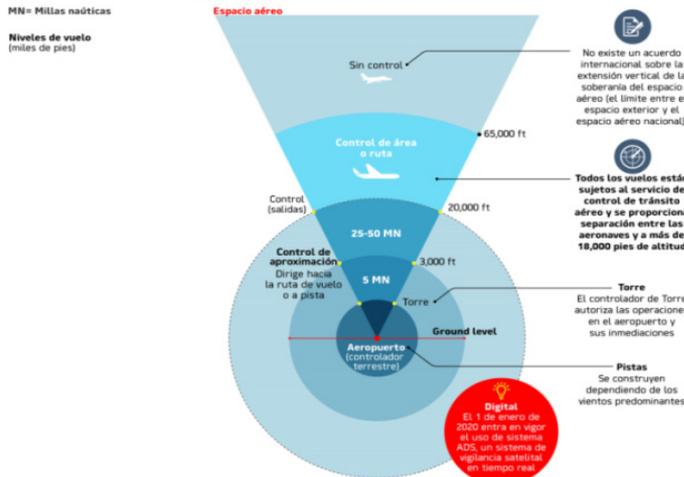
Hoy día subsiste la cuestión de determinar el límite vertical del espacio aéreo o, lo que es lo mismo, la delimitación entre el espacio aéreo y el espacio ultraterrestre, lo que no ha impedido, sin embargo, que ambos espacios hayan sido perfectamente definidos en cuanto a su régimen jurídico: el espacio aéreo sujeto a soberanía estatal plena y exclusiva, y el espacio exterior o ultraterrestre dominado por el principio de no apropiación nacional.

Otra teoría planteada en los límites del espacio aéreo, es hasta donde llega el límite del espacio aéreo de forma verticalmente, una teoría planteada es que se tome la línea Kármán, como límite, ya que este es la que divide atmósfera y espacio exterior. Su altura fue estimada en 100 km sobre el nivel del mar por Theodore von Kármán¹,



Así funciona EL ESPACIO AÉREO

Espacio aéreo es una porción de la atmósfera terrestre, tanto sobre tierra como sobre agua, regulada por un estado (país) en particular. El tipo de espacio aéreo es definido dependiendo del movimiento de aeronaves, el propósito de las operaciones que aquí se conducen, y el nivel de seguridad requerido.



En el contexto nacional, luego de citar nuestra Constitución, en lo referente a la regulación del uso del espacio aéreo sobre el territorio nacional, y de conformidad con las normas del Derecho Internacional. Podemos observar como nuestras normas han estado en evolución acorde a los tiempos; por ello, la Ley núm. 505 del 22 de noviembre de 1969 de Aeronáutica Civil; ya para el año 2006, analizado la importancia del crecimiento de la aviación y el turismo creciente; de igual forma, por recomendaciones de organismos internacionales, pasamos a modernizar nuestro

¹ Fue un ingeniero y físico húngaro-estadounidense que realizó muy importantes contribuciones en el campo de la aeronáutica y astronáutica. Es responsable de descubrimientos trascendentales en aerodinámica, particularmente por sus trabajos en la caracterización de flujos de aire supersónico e hipersónico.



instrumento jurídico con la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de República Dominicana.

Proporcionando un giro significativo y actualizándose a los nuevos tiempos que exigía la aviación y la seguridad, como podemos observar en un primer plano inicia la nueva ley con el cambio de nombre de aeronáutica a aviación civil, de igual forma es adaptada a la tendencia internacional y la nueva tecnología que cada día avanza.

La Ley núm. 491-06 dispone en su Artículo 6.- El Estado dominicano ejerce jurisdicción sobre su territorio, aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre conforme a la constitución y las leyes dominicanas, los reglamentos y los acuerdos internacionales de aviación civil ratificados por la República.

Otro aspecto a destacar de la referida ley es el Artículo 11.- El piloto al mando de una aeronave nacional o extranjera que entre al espacio aéreo nacional deberá, de inmediato, ponerlo en conocimiento de la autoridad aeronáutica, por medio de su equipo de radio o por cualquiera otra forma análoga de comunicación e indicará la ruta que se propone a seguir.

Es en este punto que muchos Estados han discutido por años legislaciones nacionales sobre la interceptación de aeronaves en su espacio aéreo, con el fin de defender la integridad nacional.

En toda la región en los años 2006 y 2007 se iniciaron los debates de legislaciones que permitirán el derribo de aeronaves, con el objeto de defender la soberanía de nuestro espacio aéreo, específicamente en ese momento por la cantidad de vuelos ilícitos que principalmente era para el transporte de sustancia controladas, es por este fenómeno y que nos afectó significativamente, que nuestros legisla-

dores conocen un proyecto de ley de interceptación aérea y marítima, la que ha sido reintroducida en varios años.

El derecho soberano de todo Estado sobre su espacio aéreo, del que emanan las posibilidades de designar zonas prohibidas o restringidas al vuelo; y, de otro lado, el derecho a la seguridad de la aviación civil, seguridad sobre la que reposa la libertad de los pueblos a comunicarse entre sí, como uno de los derechos inminentes de la propia naturaleza humana.

En este sentido, en la Ley 491-06 es su Artículo 17.- Toda aeronave que vuele sobre el territorio nacional estará obligada a aterrizar si recibe esa orden por medio de las señales reglamentarias por la autoridad correspondiente. La pregunta aquí y si no cumple con la orden de aterrizar, de qué forma se hace cumplir.

Para esto podemos citar la Ley núm. 188-11, donde deja claramente delimitado la responsabilidad de la Fuerza Aérea Dominicana (FARD), la responsabilidad de garantizar la defensa de todas las aeronaves dentro de los límites del espacio aéreo de República Dominicana. Otro aspecto en la legitimidad que otorga esta ley a la FARD, *la responsable principal de la defensa aérea nacional dentro de los límites del espacio aéreo* de República Dominicana, correspondiendo las de: la vigilancia, el control y la defensa del espacio aéreo de soberanía nacional.

Un punto que mantiene relación en lo dispuesto en la Ley núm. 491-06 es su Artículo 26.- sobre las atribuciones que otorgan al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), se encuentra velar por la seguridad de la navegación aérea; esto es sumamente interesante, ya que para asegurar eso intervienen varias instituciones del Estado. Es por ello que en la Ley núm. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de



la Aviación Civil. G. O. No. 10628 del 22 de julio de 2011, en su artículo 29, crea el Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, el cual está integrado por varias instituciones ligadas al sector de aviación civil y militar.

En su párrafo segundo dispone, que toda información de vigilancia y control del tránsito aéreo, será transmitida a un centro de mando y control, operado por la Fuerza Aérea Dominicana, con el objetivo de contrarrestar las operaciones ilegales que puedan afectar a la aviación civil, es decir, toda la información que el IDAC maneja, en cuanto a espacio aéreo mediante este precepto, es compartida con la FARD.

En este aspecto, la Organización de Aviación Civil (OACI), en los anexos 2 y 11, ha dispuesto los procedimientos que los Estados deberían de tomar en la Interceptación de aeronaves civiles y coordinación entre las autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo.

La OACI ha tratado de consolidar las disposiciones y recomendaciones especiales relacionadas con la interceptación de aeronaves civiles², en dichas disposiciones hace un señalamiento sumamente importante y es que los Estados deben asegurar que todo el personal administrativo u operacional civil y militar relacionado con la identificación e interceptación de aeronaves civiles tengan conocimiento de los procedimientos.

Siguiendo con las atribuciones dadas a la FARD de la defensa del espacio aéreo nacional, podemos citar la Ley núm. 139-13 Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana, 13 de septiembre de 2013. G.

O. No. 10728 del 19 de septiembre de 2013, otorga las siguientes misiones:

- 1) Ejercer el control, seguridad y defensa del espacio aéreo de la República,
- 2) Proteger el tráfico y comercio aéreo legales, haciendo respetar sus intereses y pabellones,
- 3) Combatir la piratería aérea, violaciones a las leyes y hacer cumplir las disposiciones sobre la aeronavegación, comercio aéreo y tratados internacionales,
- 4) Preparar y coordinar las capacidades y recursos aeronáuticos de la Nación para su empleo en caso de ser requerido en interés de la seguridad y defensa nacional,
- 5) Ejercer la vigilancia y seguridad del espacio aéreo de la Nación,
- 6) Preparar y ejecutar los planes para la defensa aérea,
- 7) Ejercer el control, la supervisión y la dirección operativa de los servicios civiles de auxiliares aéreos,
- 8) Elaborar programas y proyectos de autogestión tendientes a promover el desarrollo de la industria aeroespacial nacional.

En esta ley orgánica se acentúa más la responsabilidad de la FARD en la defensa del espacio aéreo, y un elemento interesante es la preparación de programas y proyectos tendientes a promover la industria aeroespacial nacional, mediante este mandato otorga a la FARD la iniciativa para desarrollar este campo.

² Manual sobre Interceptación de Aeronaves Civiles (Doc. 9433)



Soberanía estatal y las zonas prohibidas, es otra cuestión que está bajo la soberanía de los Estados, como podemos citar la Convención de Chicago se dispone que cada Estado contratante pueda, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio (zonas prohibidas), siempre que:

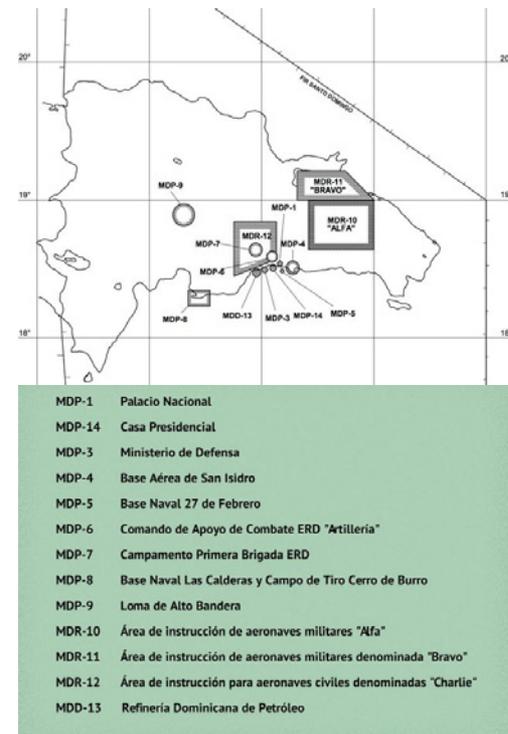
- No se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate.
- Que se empleen en servicios internacionales regulares.
- Que las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares.
- Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales y durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

Tanto en este último supuesto como en el de “zonas prohibidas”, los Estados pueden exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezcan, que toda aeronave que pe-

netre en esas zonas, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

En nuestro país la designación de zonas prohibidas está a cargo del IDAC, quien publica cuales son dichas zonas y sus dimensiones, aquí podemos observar las actuales esto no es limitativo y dependerá de los intereses nacionales a garantizar.



En relación a los sobrevuelos de aeronaves militares para fines pacíficos, existe en nuestro país la Ley núm. 195 de sobrevuelo y aterrizaje de aeronaves militares extranjeras en territorio nacional. (G. O. No 8982, del 30 de abril de 1966), esta legislación aunque sea vieja, es la que tenemos en vigencia y la autorización recae sobre el Ministro de las Fuerzas Armadas (hoy Ministerio de Defensa), aspecto a



resaltar es que estos sobrevuelos son para fines pacíficos y que las aeronaves no podrán portar armamentos.

En los tiempos actuales se hace necesario, que las legislaciones aeronáuticas se mantengan una constante revisión y actualización a las nuevas disposiciones y tendencia mundial.

CONCLUSIONES

Podemos concluir, que la participación de la Fuerza Aérea de República Dominicana es decisiva para el control y erradicación de aeronaves civiles que hacen uso ilegal del espacio aéreo. Para ello ha de estar respaldada por la capacidad del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo y de una acción conjunta y coordinada con otras instituciones que no están explícitamente integrados, pero juegan un rol importante, como por ejemplo los órganos de administración de justicia.

La Cooperación Internacional para el intercambio de información, es un factor muy importante, pues permi-

tirá aprovechar al máximo las capacidades particulares disponibles en cada país, con una visión de Seguridad Cooperativa. La promulgación de normas legales y reglamentarias suficientemente amplias, 1) aseguran la disuasión, pero también el pleno respeto de los derechos y garantías que el sistema político democrático reconoce a las personas. 2) esta reglamentación debe contener una variedad de circunstancias y el uso progresivo de las medidas coercitivas para la interceptación de aeronaves civiles.

La República Dominicana, cuenta con legislaciones que legitiman su defensa y seguridad del espacio aéreo, así como, instituciones que conforman un sistema integral para llevar a cabo dicha defensa; la defensa del espacio aéreo es vital no solo por su soberanía, sino por la importancia a nivel económico que representa el espacio aéreo; es importante señalar el dinamismo que tiene la aviación a nivel mundial; República Dominicana no puede descuidar eso y debe de mantener sus legislaciones lo más actualizada posible, para poder enfrentar y mantener la seguridad de su espacio aéreo.

REFERENCIAS

Bobeá, L. (s.f.). *La seguridad y la defensa en la República Dominicana en el siglo XXI*. Santo Domingo, República Dominicana.

Cabo J. (1975). *Derecho Aeronáutico*. Bogotá, Colombia. Tomo I.

Constitución de la República Dominicana (2015). *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 13 de julio del 2015, núm. 10805.

Decreto No. 298-14. (2014). Que establece el Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas



No. 139-13. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 29 de agosto del 2014, núm. 10772.

Decreto. No. 376-16. Reglamento de aplicación de la Ley No. 188-11, sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 28 de diciembre 2016, núm. 10868.

Dempsey, P. (2016). *Derecho internacional público del aire*. 1ra. edición en español. Santo Domingo, República Dominicana: Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Kaiser, S. (s.f.). *El ejercicio de la soberanía de los estados*. México, D.F.: Instituto de Investigación Jurídica UNAM.

Ley No. 195-66. (1966). Ley sobrevuelo y aterrizaje de aeronaves militares extranjeras en el territorio nacional. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 30 de abril del 1966, núm. 8982.

Ley No. 491-06. (2006). Ley de aviación civil. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 28 de diciembre del 2006, núm. 10399.

Ley No. 66-07. (2007). *Que declara la República Dominicana como Estado Archipelágico*. Santo Domingo, República Dominicana.

Ley No. 188-11. (2011). Sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 22 de julio del 2011, núm. 10628.

Ley No. 139-13. (2013). Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de República Dominicana. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 13 de septiembre del 2013, núm. 10728.

Muñoz, J. (1996). El control del espacio aéreo en situaciones de paz, crisis y guerra. *Boletín de Información*.

Organización de Aviación Civil (OACI). (2002). *Manual sobre Interceptación de aeronaves civiles (Documento 9433)*. Santo Domingo, República Dominicana, 25 de febrero 2020.

Organización de Aviación Civil (OACI) (2016). *Anexo II al Convenio sobre Aviación Civil: Reglamento del Aire y Servicios de Tránsito Aéreo*. Santo Domingo, República Dominicana: Administración Nacional de Aviación Civil.

Organización de Aviación Civil (OACI). Circular 330 (2017). *Cooperación cívico militar para la gestión del tránsito aéreo*. Santo Domingo, República Dominicana, 5 de febrero 2017.

Resolución No. 489-06. (2006). Aprueba el convenio sobre cooperación para la supresión del tráfico ilícito marítimo y aéreo de estupefacientes y sustancias sicotrópicas en el área del Caribe. *Gaceta Oficial*. Santo Domingo, República Dominicana, 13 de diciembre del 2006.

