

# Interceptación y derribo de aeronaves privadas en la República Argentina

Hugo N. Cataldi (\*)

(\*) *Juez de Cámara del Tribunal Oral en lo Criminal n° 14 de la Capital Federal, Director de la Maestría en Seguridad Pública de la Facultad de Ciencias de la Seguridad del Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina y docente universitario.*

## Introducción

El presente trabajo tiene por objeto analizar si los elementos de combate de la Fuerza Aérea Argentina pueden ser empleados en la interceptación y, eventualmente, en el derribo de aeronaves privadas que ingresen al espacio aéreo argentino, en actividades vinculadas a las denominadas nuevas amenazas, es decir, al narcotráfico, al tráfico de armas, al terrorismo y, en general, al crimen organizado transnacional.

Define Perucchi que la interceptación de una aeronave es un acto por el cual se la obliga a cambiar el curso de su vuelo o a detener el mismo, siendo que depende de la intención humana, deliberadamente concebida, y con el propósito de corregir un acontecimiento ofensivo. El sujeto de la acción es el Estado que emplea un agente externo, como puede ser la utilización de baterías antiaéreas, aviones de caza o de combate o el uso de misiles o cohetes. Explica que el propósito de la interceptación tiene las siguientes posibilidades: detener el curso de un vuelo y darle fin al mismo, cambiar la ruta de un vuelo y hacerlo salir del territorio e identificar una aeronave e individualizar un vuelo.

En cuanto al concepto de aeronave privada se llega por exclusión, toda vez que es la que no está destinada al servicio del poder público, conforme el art. 37 del Código Aeronáutico –ley n° 17.285, sancionada el 17 de mayo de 1967 y publicada el 23 de mayo de 1967– o como la define, también en forma negativa, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, al cual adhirió la República Argentina mediante ley n° 13.891, sancionada el 30 de septiembre de 1949, promulgada el 21 de noviembre del mismo año y publicada el 15 de noviembre de 1949, que ratificó el decreto-ley n° 15.110/46, que en su artículo 3 apartado b) considera aeronave civil –a la que se le aplica la Convención, según el art. 3

apartado a)– la que no se usa para servicios militares, aduaneros o policiales.

## Marco Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional, en su XXV Período de Sesiones (Extraordinario) celebrado en Montreal (Canadá) el 10 de mayo de 1984, incorporó como artículo 3 bis un nuevo texto al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que regula lo vinculado con la aviación civil internacional.

Por dicha norma, que entró en vigencia a partir del 1° de octubre de 1998, en lo que aquí interesa, los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, tal como lo establece el artículo 1° del citado convenio, pero que debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas, dejando, no obstante, en claro, que la disposición no debe interpretarse en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de la Naciones Unidas.

Establece que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuela su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del citado Convenio aprobado en Chicago; asimismo puede dar a dicha aeronave toda la instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación y a tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con

los preceptos aplicables del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del Convenio y, específicamente, las referidas en el párrafo anterior.

Asimismo se especifica que toda aeronave civil debe acatar la orden de aterrizaje impartida, siendo que es así que los Estados contratantes deben tomar las disposiciones necesarias para que toda violación o incumplimiento a dicha orden sea castigada con sanciones severas.

También debe tenerse presente la resolución tomada en la ciudad de Cocoyoc (México) en la cual la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, durante los días 28 y 29 de marzo de 1984 –en la que tuvo destacada actuación la representación argentina–, celebró una reunión extraordinaria donde se sentaron los Principios Básicos en Relación con la Interceptación de Aeronaves Civiles que establecen la obligación de los Estados Contratantes de no recurrir al uso de las armas contra aeronaves civiles sin perjuicio del derecho de interceptar y exigir el aterrizaje en un aeropuerto apropiado de toda aeronave que viole la soberanía o sea utilizada con propósitos incompatibles con los fines del convenio de Chicago.

Cuando se debatió el texto del artículo 3 bis, no fue aprobado incluir un listado de actos que se definirían como contrarios al convenio de Chicago, con lo cual quedó entonces sujeto a la interpretación en cuanto al alcance de lo que debe entenderse por propósitos incompatibles con los fines del mismo, pero se puede acudir a los enunciados en el Anteproyecto de Convenio Internacional relativo a la Unificación de Reglas sobre Interceptación de Aeronaves Civiles, que, redactado íntegramente en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE), que depende de la Fuerza Aérea Argentina en 1983, y cuya versión original llegó a la reunión de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil que, como se ha dicho, se celebró en Cocoyoc en marzo de 1984.

En el artículo 4º del Anteproyecto se consideraban actos incompatibles con los propósitos del empleo de la aviación civil: el uso activo o pasivo de aeronaves con fines militares; el uso de aeronaves civiles para la comisión de un delito; el uso de aeronaves civiles para el transporte de materias no autorizadas por los convenios y reglamentos internacionales; el ingreso de una aeronave civil en el espacio aéreo de todo Estado contratante, sin contar con la debida autorización; la desobediencia cometida por una aeronave civil ante una orden de aterrizaje efectuada por las autoridades del país sobrevolado; las comunicaciones en transgresión a la frecuencia y en los códigos autorizados por la Organización de Aviación Civil Internacional y la comisión de aquellos actos que configuren la violación de la soberanía de otros Estados. Cabe agregar los casos referidos por el delegado de Perú como ser: el rociamiento

de terreno con contaminantes bacteriológicos; el contrabando de armas y el transporte de mercenarios.

Tanto los Principios de Cocoyoc como el artículo 3 bis del Convenio de Chicago tienen como antecedentes sucesos lamentables en los que fueron abatidas aeronaves civiles. A título ejemplificativo: el 18 de noviembre de 1939 el avión JUNKER 52 de la línea aérea Iberia, que cumplía su vuelo regular entre las ciudades de Tetuán y Sevilla fue derribado por baterías antiaéreas británicas cuando sobrevolaba el peñón de Gibraltar provocando su desintegración y pereciendo pasajeros y tripulantes; el 27 de julio de 1955 el avión Constellation de la línea aérea El Al, en un vuelo regular entre las ciudades de Viena y Lydda, ingresó al espacio aéreo de Bulgaria siendo interceptado por aeronaves de esta nacionalidad y derribado, muriendo sus ocupantes; el 21 de febrero de 1973 la aeronave Boeing 727 de la empresa Libyan Arab Air Lines en su vuelo regular Líbano-El Cairo, al apartarse de su ruta e ingresar en la península de Sinaí, por entonces controlada por el Estado de Israel, fue derribado por cazas de esa nacionalidad, falleciendo las personas que se encontraban en él; el abatimiento del avión Boeing 747 de la Korean Air Line en su vuelo 007 perteneciente a la ruta Nueva York-Seúl, en la noche entre el 30 de agosto y el 1º de setiembre, cuando al apartarse de su derrotero fue derribado por un caza de la entonces U.R.S.S. sobre la isla de Sakhalin, perdiendo la vida 269 personas, entre pasajeros y tripulantes; el derribo de dos aeronaves Cessna de la Asociación Hermanos al Rescate el 14 de febrero de 1995, por aeronaves militares cubanas, con el fallecimiento de sus tripulantes y que motivó la intervención de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, que en su informe nº 86/99, caso 11.589, Armando Alejandro jr., Carlos Costa, Mario de la Peña y Pablo Morales, responsabilizó al Estado cubano por la violación a los derechos a la vida y a la justicia, reconocidos por la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, artículos I y XVIII, respectivamente –cabe aclarar que la Comisión aplicó estos instrumentos por cuanto Cuba no ratificó la Comisión Americana de Derechos Humanos–; finalmente, en esta rápida revista, lo sucedido el 20 de abril de 2001, cuando una aeronave de la fuerza aérea peruana derribó una avioneta civil a la que equivocadamente se la identificó como sospechosa de tomar parte en el tráfico de drogas, provocando la muerte de dos personas –una misionera y su hija adoptiva de 7 meses–, mientras que el piloto y otras dos personas resultaron heridos, siendo que el incidente generó una nota de condena de Human Rights Watch, dirigido al presidente de la República de Perú recordando la vigencia del artículo 9 de los Principios Básicos sobre el empleo de la fuerza y de armas de fuego por los funcionarios encargados de hacer cumplir la Ley (adoptados en 1990 por el Octavo

Congreso de la Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente).

La expresión “medios apropiados”, que utiliza el artículo 3 bis, debe entenderse como equivalente a los actos que el Estado sobrevolado, cuya soberanía sobre su espacio aéreo fue violada, considere idóneos para poner fin al acto de violación, los cuales tienen como límite el uso de armas en contra de la aeronave, dado que la interceptación no debe poner en peligro la vida de los ocupantes de las mismas ni la seguridad de éstas, con lo cual, si bien se ratifica el derecho de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, con la disposición citada queda claro que tal derecho no es absoluto, sino relativo.

En otros términos, tal como advierte Videla Escalada, se deja firmemente establecido que el derecho de soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo es limitado, al reconocerse la preeminencia del derecho a la vida, “don de Dios y elemento sustancial del hombre”.

Por otra parte, debe recordarse que el ya citado artículo 9 de los Principios Básicos sobre el empleo de la fuerza y de armas de fuego por los funcionarios encargados de hacer cumplir la Ley (adoptada en 1990 por el Octavo Congreso de las Naciones Unidas sobre la Prevención del delito y tratamiento del delincuente) no autoriza el uso de las armas de fuego en contra de las personas excepto en defensa propia o de otras personas, en caso de peligro de muerte inminente o lesiones graves, o con el propósito de evitar la comisión de un delito particularmente grave que entrañe una seria amenaza para la vida, o con el objeto de detener a una persona que represente ese peligro y oponga resistencia a su autoridad, o para impedir su fuga, y sólo en caso de que resulten insuficientes medidas menos extremas para lograr dichos objetivos. Enfáticamente expresa que sólo se podrá hacer uso intencional de armas letales cuando sea absolutamente inevitable para proteger una vida.

Antes de analizar el marco normativo que rige en la República Argentina, he de referirme, a título ilustrativo, a los casos de la República Federativa del Brasil y de la República Federal de Alemania que han resuelto este tema bajo parámetros diferentes.

Respecto del primero de los países, rige el Código Brasileño de Aeronáutica, sancionado por la Ley n° 7565 del 19 de diciembre de 1986, que en el párrafo 2° del artículo 303 en su actual versión –Ley n° 9614 del 5 de marzo de 1998– establece que, agotados los medios coercitivos legalmente previstos, la aeronave será clasificada como hostil y sometida a la medida de destrucción, previa autorización del presidente de la república o autoridad por el delegada. Dicho artículo conocido como “ley

del derribo” o “ley del tiro de destrucción” está reglamentado por el decreto n° 5144 del 16 de julio de 2004, que establece los procedimientos que deben seguirse con relación a las aeronaves que estén sospechadas de tráfico de sustancias estupefacientes y drogas afines.

Para la aplicación del decreto es considerada aeronave sospechosa de tráfico de sustancias estupefacientes o drogas afines, aquella que ingrese al territorio brasileño sin plan de vuelo aprobado y proveniente de regiones que son reconocidas fuentes de producción o distribución de drogas ilícitas o cuando omita dar información necesaria para su identificación a los órganos de control del tráfico aéreo o no cumpla instrucciones de los mismos, cuando vuele en ruta presumiblemente utilizada en la distribución de drogas ilícitas.

El decreto establece que una aeronave clasificada como sospechosa de tráfico de estupefacientes y drogas afines estará sujeta, en forma progresiva, a medidas coercitivas de averiguación, intervención y persuasión, las cuales serán ejecutadas por aeronaves de interceptación. Las medidas de averiguación buscan determinar o confirmar la identidad de la aeronave o vigilar su comportamiento y consisten en la aproximación de la aeronave de interceptación a la interceptada con la finalidad de interrogar a su piloto, por medio de comunicación radial o de señales visuales, de acuerdo con las reglas del tráfico aéreo. En caso que la aeronave no se encuentre en situación regular o no responda al interrogatorio, siguen las medidas de intervención, tal como determinar a la aeronave interceptada a modificar su ruta con el objeto de forzar su aterrizaje en un aeródromo para ser sometida a medidas de control en el suelo. En el supuesto de desobediencia, se aplican las medidas de persuasión, que consisten en tiros de aviso, con munición trazante, realizados por la aeronave interceptadora, de manera que puedan ser observados por la tripulación de la aeronave interceptada, con el objetivo de persuadirla de obedecer las órdenes transmitidas.

Ahora bien, la aeronave que no atienda los procedimientos coercitivos citados es clasificada como aeronave hostil y está sujeta a la medida de destrucción, que consiste en disparos hechos por la aeronave interceptadora en contra de la aeronave interceptada, con la finalidad de provocar daños e impedir la continuidad del vuelo y debe ser ejecutada solamente por los pilotos y controladores de la defensa aérea, según los padrones establecidos por el Comando de Defensa Aeroespacial Brasileño (COMDABRA), y bajo su control operacional, siendo que el procedimiento no debe ser ejecutado en áreas que estén densamente pobladas y restringirse a las rutas que presumiblemente son usadas para el tráfico de sustancias estupefacientes y drogas afines. Finalmente, el presiden-

te de la república, en este mismo texto legal delegó en el comandante de la aeronáutica la competencia para autorizar la medida de destrucción.

Tal como se lee, a los fines que aquí interesa, la legislación de la República Federativa del Brasil permite entonces que la interceptación y destrucción de las aeronaves sospechosas del tráfico de sustancias estupefacientes o drogas afines, esté a cargo de los elementos de combate de su fuerza aérea, la que, en caso de que sea necesario aplicar la medida de destrucción, debe contar con la autorización del comandante de la aeronáutica.

Si bien se establece que la finalidad de la medida de destrucción es la de provocar daños en la aeronave interceptada, calificada de hostil, impidiendo la continuidad del vuelo, teniendo en cuenta que, conforme indica la experiencia, la consecuencia del acto será la muerte y en el mejor de los casos, lesiones graves a los ocupantes de la aeronave interceptada, tal disposición entra en pugna con el artículo 3 bis del Convenio de Chicago, respecto del cual la República Federativa del Brasil depositó el respectivo instrumento ratificatorio el 21 de enero de 1987, el aludido artículo 9° de los Principios Básicos sobre el empleo de la fuerza y de armas de fuego por los funcionarios encargados de hacer cumplir la Ley y fundamentalmente, con los artículos 4°, 5° y 8° de la Convención Americana de los Derechos Humanos y los artículos 6° y 14° del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

Si bien el Pacto de San José de Costa Rica rige para la República Federativa del Brasil por cuanto fue ratificado el 7 de septiembre de 1992, la ausencia de tal acto no impide –en el caso de una denuncia por el derribo de la aeronave interceptada– la intervención de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos por cuanto, tal como sucedió en el citado caso n° 11.589 –informe n° 86/99– que involucró a la República de Cuba, la Comisión proclamó enfáticamente que la práctica de la ejecución extrajudicial ha sido condenada firmemente por la comunidad mundial, siendo que la proscripción de la misma ha sido elevada a nivel de derecho imperativo, esto es, una norma del derecho internacional tan fundamental, cuyo cumplimiento tiene carácter obligatorio para todos los miembros de la comunidad internacional, por cuanto no se puede privar de la vida sin motivo ni arbitrariamente, es decir, sin el debido proceso.

En cuanto a la República Federal de Alemania, el 11 de enero de 2005 se aprobó la Ley Federal de Seguridad Aérea, en la que en el parágrafo 14 se estableció que el ministro de Defensa podía ordenar el derribo de una aeronave, en tanto que la misma fuera a ser utilizada para atentar contra la vida de las personas, y es el único medio de evitar ese peligro actual.

El análisis de dicha disposición generó un debate en torno a la existencia o no de las causales de justificación de legítima defensa y de estado de necesidad, pero a requerimiento de cinco abogados y de un comandante piloto de aerolíneas, que interpusieron un recurso por la violación de derechos fundamentales, la Sala I del Tribunal Constitucional Federal, en su sentencia del 15 de febrero de 2006, al conocer del mismo, zanjó la cuestión, al declarar inconstitucional y nula la norma de referencia por ser incompatible con las funciones en las Fuerzas Armadas y los derechos a la vida y a la dignidad de las personas, protegidos por la Constitución.

El Tribunal entendió que los pasajeros y la tripulación de un avión secuestrado con el que se va a cometer un atentado terrorista no pueden ser privados del derecho a la vida y que una norma que permita matar a inocentes es incompatible con el derecho a la vida y el deber del Estado de respetar y proteger la dignidad del hombre.

### **Marco Nacional**

La República Argentina adhirió al Protocolo que incorporó el artículo 3 bis a dicho convenio, ello mediante Ley 23399, sancionada el 25 de septiembre de 1986, promulgada el 10 de octubre de 1986 y publicada el 6 de marzo de 1987.

Por otra parte, en materia de seguridad interior, nuestro país está regido por la Ley n° 24059, sancionada el 18 de diciembre de 1991, promulgada el 6 de enero de 1992 y publicada el 17 de enero de 1992, la que tiene por objeto establecer las bases jurídicas, orgánicas y funcionales del sistema de planificación, coordinación, control y apoyo del esfuerzo nacional de policía tendiente a garantizar la seguridad interior (artículo 1°).

En dicha normativa se define a la seguridad interior como la situación de hecho basada en el derecho en la cual se encuentran resguardadas la libertad, la vida y el patrimonio de los habitantes, sus derechos y garantías y la plena vigencia de las instituciones del sistema representativo, republicano y federal que establece la Constitución Nacional (artículo 2) y teniendo como ámbito espacial el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y su espacio aéreo (artículo 4), implica el empleo de los elementos humanos y materiales de todas las fuerzas policiales y de seguridad de la nación (artículo 3).

Los elementos de combate de las fuerzas armadas –las cuales se encuadran regidas por la Ley 23554, denominada de Defensa Nacional, sancionada el 13 de abril de 1988, promulgada el 26 de abril de 1988 y publicada el 5 de mayo de 1988– sólo pueden ser empleados en ope-

raciones de seguridad interior en forma subsidiaria, en aquellos casos en que el sistema de seguridad interior contemplado por la Ley 24059, integrado por las fuerzas de seguridad y policiales, resulte insuficiente a criterio del presidente de la Nación, siendo menester para ello la declaración del estado de sitio (artículos 31 y 32) previsto en el artículo 23 de la Constitución Nacional, que requiere la existencia de una situación de conmoción interior o de ataque exterior, ello sin perjuicio que todo atentado en tiempo de paz a la jurisdicción militar, al constituir una vulneración a la seguridad interior pone en cabeza de la autoridad militar la preservación de la fuerza armada y el restablecimiento del orden dentro de la aludida jurisdicción (artículos 28 y 29).

Por lo tanto, es claro que a excepción de que el Congreso de la Nación o el Poder Ejecutivo Nacional con acuerdo del Senado hayan resuelto declarar el estado de sitio (artículos 75, inc. 29 y 99, inc. 16 de la Constitución Nacional), los elementos de combate de las fuerzas armadas no pueden ser utilizados para garantizar o restablecer la seguridad interior que, tal como se ha visto, incluye como ámbito el espacio aéreo, con la sola excepción de los atentados en tiempo de paz a la jurisdicción militar.

Completa este marco el decreto 727/06 del año 2006 sancionado el 12 de junio de 2006 y publicado el 13 de junio del mismo año, que reglamenta la ya mencionada Ley de Defensa Nacional, que especifica que las fuerzas armadas serán empleadas ante agresiones de origen externo perpetradas por fuerzas armadas pertenecientes a otro/s Estado/s con la excepción ya vista en relación a operaciones de apoyo a la seguridad interior, definiendo a la agresión de origen externo el uso de la fuerza armada por un Estado contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de nuestro país, o en cualquier otra forma que sea incompatible con la Carta de las Naciones Unidas (art. 1°). En los considerandos del decreto, en lo que aquí interesa, se fundamenta en que el sistema de defensa debe orientarse estructural y organizativamente hacia la conjuración de situaciones de agresión perpetradas por fuerzas armadas de otro Estado, en un todo de acuerdo con lo dispuesto por la resolución 3314 (1974) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) –que define el delito internacional de agresión–, dejando fuera de la órbita del mismo, ya sea en sus aspectos doctrinarios, de planeamiento y adiestramiento, como también de producción de inteligencia, toda cuestión que haga y/o refiera a la seguridad interior y por ello deben rechazarse enfáticamente (sic) todas aquellas concepciones que procuran extender y/o ampliar la utilización del instrumento militar hacia funciones totalmente ajenas, usualmente conocidas bajo la denominación “nuevas amenazas”, responsabilidad de otras agencias del Estado organizadas y preparadas a tal efecto.

Ahora bien, el artículo 202 del Código Aeronáutico otorga a la autoridad aeronáutica la fiscalización del espacio aéreo, pero ello es con la excepción de lo que corresponda a la policía de seguridad y judicial que estará a cargo de las policías nacionales existentes, agregando que la organización y funciones de la Policía Aeronáutica será establecida por una ley especial que se dictará al efecto.

La ley especial a que hace referencia el artículo 202 del Código Aeronáutico es la n° 26.102, sancionada el 31 de mayo de 2006, promulgada el 16 de junio de 2006 y publicada el 22 de junio de 2006 que creó la Policía de Seguridad Aeroportuaria que actúa en el ámbito del Ministerio del Interior como autoridad superior responsable de la seguridad aeroportuaria del Sistema Nacional de Aeropuertos (artículo 11), siendo que es la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago, de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional, contra los actos de interferencia ilícita y de los tratados suscriptos por la nación en la materia, esto es, el Convenio sobre Infracciones y ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves –Convenio de Tokio de 1963–; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves –Convenio de La Haya de 1970– y el Convenio para la Represión de Actos Illegítimos contra la Seguridad de la Aviación Civil; no obstante, tales actos sólo pueden ser cumplidos en el ámbito aeroportuario (artículos 3, 5, 11 y 12) y no en el aeroespacio, tal como lo contemplaba la derogada ley 21.521, sancionada el 31 de enero de 1977 y publicada el 7 de febrero de 1977 (artículo 4).

Por lo tanto, los elementos de combate de la Fuerza Aérea Argentina, al ser ésta parte integrante de las Fuerzas Armadas, no pueden ser utilizados en operaciones vinculadas con la seguridad interior, con las excepciones de que se haya declarado el estado de sitio o que haya un atentado en tiempo de paz a la jurisdicción militar.

Sin perjuicio de lo dicho, con motivo del desarrollo de la IV Cumbre de las Américas, el Poder Ejecutivo Nacional, mediante decreto 1345/2005, publicado en el Boletín Oficial del 2 de noviembre de 2005, dispuso la creación de la Fuerza de Tarea Conjunta 15, integrada con los elementos y medios necesarios asignados por la Armada Argentina y la Fuerza Aérea Argentina, con la misión de garantizar la seguridad defensiva y tutelar de los intereses vitales fijados por la ley 23.554, en los espacios aéreo y marítimo comprendidos por la ciudad de Mar del Plata y noventa y cinco millas náuticas de radio alrededor de la misma.

Más allá de los términos utilizados en el decreto para justificar el empleo de los medios de combate de la Armada y de la Fuerza Aérea, encuadrando su accionar en el

marco de la Ley de Defensa Nacional, lo cierto es que su actividad se vinculó a una actividad perteneciente a la seguridad interior, por cuanto la doctrina existente en torno a la materia en ese momento y ratificada luego por el decreto 727/06, especifica que las Fuerzas Armadas sólo serán empleadas ante agresiones de origen externo perpetradas por fuerzas armadas pertenecientes a otros Estados con la excepción de operaciones de apoyo a la seguridad interior. Mejor prueba de ello es que el Ejército no integró la Fuerza de Tareas Conjuntas 15 ni fue desplegada en la ciudad de Mar del Plata y sus alrededores.

Por otra parte, a nivel internacional, tal cuadro de situación incide negativamente en el Acuerdo Marco sobre Cooperación en Materia de Seguridad Regional entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia, la República de Colombia, la República de Chile, la República del Ecuador, la República del Perú y la República Bolivariana de Venezuela, celebrado el 20 de julio de 2006 en la ciudad de Córdoba, Pcia. del mismo nombre, República Argentina.

En efecto, mediante dicho documento, los Estados firmantes pretenden perfeccionar los instrumentos de cooperación policial ya existentes a fin de reforzar la lucha contra el crimen organizado transnacional, con lo que restar elementos para la consecución de dicho fin resulta contrario a la voluntad plasmada en el mismo.

### Proyectos legislativos

La ausencia de una normativa que permita a los elementos de combate de la Fuerza Aérea Argentina responder a una agresión vinculada con las nuevas amenazas, motivó la presentación de proyectos legislativos para autorizar a dicha fuerza a operar en tal sentido.

Así, por ejemplo, el generado por el diputado Gustavo J. A. Canteros, para reformar el artículo 24 del Código Aeronáutico –expediente O127-D-05–, en el sentido de permitir a la autoridad aeronáutica utilizar los medios que juzgue necesarios para obligar a una aeronave que ingresara al espacio aéreo argentino violando las prescripciones nacionales, convenciones o actas internacionales relativas a la circulación aérea o sin autorización previa o para el examen de certificados y documentación de la aeronave o para la verificación de la carga y equipamiento o para la averiguación de ilícitos.

Agrega el proyecto que cuando se agotaran los medios coercitivos legalmente previstos, la aeronave será clasificada como hostil, quedando sujeta a medida de destrucción o derribo, y luego de la autorización del presidente de la República o de autoridad por él delegada.

### Conclusión

Dada la normativa a la que me he referido, los elementos de combate de la Fuerza Aérea Argentina no pueden ser usados en la interceptación de aeronaves privadas que ingresen en el espacio aéreo argentino en actividades vinculadas a las nuevas amenazas, sino que el recurso a emplear será el de aeronaves que pertenezcan a las fuerzas de seguridad o de policía.

En atención al claro texto del artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás instrumentos internacionales que ya he citado más arriba y jurisprudencia, en la interceptación de aeronaves privadas que ingresen ilegalmente en el espacio aéreo argentino, en modo alguno se podrá recurrir al empleo de armas, de manera que ponga en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves interceptadas, o la seguridad de éstas.

Por lo tanto, si ingresase una aeronave privada al espacio aéreo argentino, sin estar autorizada, y no existieran medios técnicos de las fuerzas de seguridad o de la policía para interceptarla, la única posibilidad vigente es el seguimiento de su trayectoria por radar u otro elemento idóneo, no pudiendo entonces tomarse contacto visual a efectos de verificar la matrícula u otra identificación y mucho menos determinar a la aeronave a la modificación de su ruta o su eventual aterrizaje, todo lo cual, evidentemente, redundaría en perjuicio tanto de la seguridad interior como de la regional. ■

### BIBLIOGRAFÍA

- CAPALDO, GISELDA D., "Exégesis de la ley 26102 de Seguridad Aeroportuaria", publicado en J.A.-2006\_IV, fascículo n° 3, págs. 45/53.
- CORREIA, JOSÉ APARECIDO, "Pena de muerte em voo (Lei 9614/98)", publicado en <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id0981>.
- DE SOUZA BRAZ, EVÓDIA, "Comprenda la ley del tiro de destrucción", publicado en <http://www.fab.mil.br/imprensa/noticias/lei-abate/3007>.
- MOYANO BONILLA, CÉSAR, "El Protocolo de Montreal de 1984 y la violación del espacio aéreo por aeronaves civiles", Boletín Mexicano de Derecho Comparado, Biblioteca Jurídica Virtual ([www.juridicas.unam.mx/publica/rev/boletin/cont/76/art/art6.htm](http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/boletin/cont/76/art/art6.htm)).
- PERUCCHI, HÉCTOR A., Interceptación de Aeronaves Civiles, A-Z Editora S.A., Bs.As., Argentina, 1990.
- ROIG DAVISON, MIGUEL ÁNGEL y RUIZ GARCÍA, CARLOS ALB., Universitat Pompeu Fabra, Indret Revista para el Análisis del Derecho, Barcelona, [www.indret.com](http://www.indret.com), octubre 2006.
- ROMUALDI, EMILIO E. "Policía aeronáutica, espacio aéreo y seguridad interior", publicado en J.A. 2005-II, fascículo n° 6, págs. 53/59.
- SANTIVAÑEZ VIVANCO, MARTÍN, "Sin licencia para salvar", Cátedra Garrigues de la Universidad de Navarra [www.almendron.com./tribuna/?p=511&print01](http://www.almendron.com./tribuna/?p=511&print01) (ABC, 24/02/06).
- VIDELA ESCALADA, FEDERICO, "El Protocolo que agrega al Convenio de Chicago de 1944 un nuevo artículo, el 3 bis: ratificación de la soberanía sobre el espacio aéreo y preeminencia del derecho a la vida", publicado en El Derecho, tomo 124, págs. 30/36.