



LEY DE DERRIBO

Disuasión y cooperación regional

PALABRAS CLAVE: SEGURIDAD INTERIOR / DEFENSA / LEY DE DERRIBO / ESPACIO AÉREO / SOBERANÍA

Por Juan Pablo Javier Serroels Carranza

En este artículo se pretende poner de manifiesto el vacío legal existente en las actividades de protección aeroespacial. Para ello, se realizará una investigación analítica partiendo de los conceptos básicos de estado, soberanía, independencia y defensa, para continuar por los Convenios Internacionales pertinentes. Asimismo, se revisará la legislación vigente en la Argentina y los países limítrofes con los que se interactúa en cumplimiento de acuerdos bilaterales de cooperación para finalmente exponer algunas reflexiones a modo de conclusiones.

INTRODUCCIÓN

Desde hace muchos años se viene debatiendo en nuestro país la necesidad de contar con una ley que avale las actividades de protección de nuestro espacio aéreo. Las opiniones son diversas y opuestas en todos los casos. Concretamente, no se ha logrado obtener un plexo legal que respalde a quien lleva a cabo la acción de proteger nuestro espacio aéreo soberano mediante el uso de las armas. La discusión surge a raíz de que se prioriza la vida de los ocupantes de una aeronave incursora por sobre las consecuencias de las acciones que estos lleven a cabo a través del uso irregular del aeroespacio.

Desde el punto de vista de la seguridad interior, la violación del espacio aéreo por se no constituye ningún tipo de delito:

Desde el punto de vista de la defensa, quien viole el espacio aéreo soberano aún en tiempo de paz, se constituye en un vector hostil que por sus características implicarían una probabilidad de daño o peligro a los intereses vitales de la Nación.

aquel que ingresa irregularmente a un espacio aéreo soberano sólo incurre en una infracción aeronáutica que debe ser castigada con los reglamentos aeronáuticos vigentes. Desde el punto de vista de la defensa, quien viole el espacio aéreo soberano aún en tiempo de paz, se constituye en un vector hostil que por sus características implicarían una probabilidad de daño o peligro a los intereses vitales de la Nación.

ESTADO, SOBERANÍA E INDEPENDENCIA

Atendiendo al Derecho Internacional Público, cada estado es el responsable de regular el uso del espacio soberano, ejerciendo su autoridad y haciendo uso de uno de sus derechos fundamentales, entre los cuales se encuentra el derecho a la defensa, a la libertad y a la independencia, entre otros (Oppenheim, 1962).

Se rescatan aquí dos términos necesarios a los fines de este artículo; por un lado, el concepto de soberanía y por otro el de independencia, vocablos diferentes pero que son conceptos que van aparejados. Según Jean Bodín en su obra *De la République* de 1577, soberanía es el ejercicio del poder público dentro de los límites de un Estado sin restricciones ni imposiciones extrañas.¹ Independencia, por su lado, es un atributo del estado; derecho que se halla protegido por el Derecho Internacional Público y su efecto inmediato se halla en el derecho de todo estado de exigir a los demás estados que se abstengan de cometer actos que violen su independencia o su supremacía territorial, como consecuencia, un estado independiente puede dirigir sus asuntos internacionales con arreglo a sus objetivos nacionales.²

Los deberes y derechos de los estados con relación a la comunidad internacional han adquirido rango de derecho internacional positivo al ser consagrados en el Pacto de las Naciones, en la Carta de la Naciones Unidas y en la de la Organización de los Estados Americanos.

Dentro de los deberes y derechos de los Estados, es pertinente también tener en cuenta el derecho a la conservación, que para Fauchille es el único derecho fundamental del cual derivan todos los demás. Implica la adopción de los medios que aseguren la existencia del Estado, como por ejemplo las medidas referentes a inmigración, espionaje y organización

de las fuerzas armadas.³ Este derecho incluye el de defensa entendiéndose por tal el derecho a repeler todo ataque o agresión que ponga en peligro la seguridad del estado.

Se puede decir entonces que el estado ejerce su autoridad o competencia sobre su territorio, comprendido por la tierra firme, el subsuelo, las aguas interiores y mar territorial y el espacio aéreo que los cubre y citándose puede citar a Díaz Cisneros quien opina que *los aspectos del Estado sobre sus bienes son, entre otros, la soberanía sobre el territorio, que implica el derecho de independencia, autonomía interior, legislación y jurisdicción.*⁴

Entonces, el estado ejerce su autoridad, hace ejercicio de su soberanía en el aeroespacio normando su uso y legislando al respecto atendiendo al Derecho Aeronáutico. Dentro de ese *Corpus Juris* específico, la aparición de ese nuevo concepto de soberanía ha sido tema de numerosas discusiones por las diferentes posiciones adoptadas por los estados según cada especialista que asesoraba al respecto.

En su momento, la utilización pública del espacio aéreo era un postulado de la soberanía de las naciones. Estaban quienes, como Fauchille y sus seguidores, aseguraban que la soberanía de los estados en su espacio aéreo finalizaba a los 300 metros de altura, coincidente con la construcción más alta conocida hasta el momento, la Torre Eiffel.⁵ Por encima de esa altura, ningún estado podía reclamar derechos soberanos del aeroespacio, existe una libertad infinita para su uso y se argumentan los beneficios que esa libertad representaba para el desarrollo de los estados, fundamentalmente en el transporte aerocomercial, el cual para su empleo debía atravesar estados soberanos a quienes exponía al espionaje y vulneraba su derecho a la defensa.

No obstante lo expuesto, tanto Fauchille como aquellos que sostenían el derecho de la libertad absoluta del espacio aéreo, debieron admitir que su teoría podía sufrir restricciones a través de las regulaciones que los estados impongan haciendo uso del derecho de soberanía. Entre otras cuestiones, debieron admitir que *las aeronaves privadas como públicas, debían por los actos ocurridos en ellas, estar sujetas a las leyes y a los tribunales del país del cual ostentaban pabellón, y que podían los estados impedir el paso por encima de su suelo de aeronaves militares y de policía extranjeras que pudiesen en determinado momento servirle para atacarle.*⁶

Esta fue una de las primeras declaraciones en la cual se diferencian las aeronaves públicas y privadas (civiles) manifestadas en el Derecho Internacional Público, derrotando la teoría de la libertad absoluta del uso del espacio aéreo, mediante el ejercicio de los derechos de conservación y de defensa de los Estados que se terminaron de dirimir con la firma del Convenio de Chicago en 1944.⁷

EL CONVENIO DE CHICAGO Y SU ARTÍCULO 3 BIS

El documento internacional que regula la actividad de la avia-

ción civil se conoce como Convenio de Chicago. Firmado en 1944, este convenio buscaba continuar con el trabajo iniciado en 1919 en la Convención de París, donde los estados se reunieron por vez primera para normar esta actividad floreciente.

Más de 50 países firmantes de este acuerdo, entre ellos Argentina, establecieron en sus artículos y anexos las normas para el uso y explotación del aerospacio sin perder de vista el Derecho Internacional Público. Ello se ve reflejado en su artículo 1º en el que manifiesta *todo estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, definiendo en su artículo 2º como territorio a las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho estado, marca las diferencias entre aeronaves privadas y públicas o estatales en su artículo 3º y hasta nombra la posibilidad de la existencia de una aeronave sin piloto en su artículo 7º.*⁸

El Convenio, en su Anexo 2 - Reglamento del aire, establece las normas para operar en el aerospacio de manera integral. En su Capítulo 3 -Reglas Generales, manifiesta primero

en su inciso 3º- Planes de vuelo, cuáles son las situaciones en las que todo operador debe presentar obligatoriamente un plan de vuelo, y entre esas situaciones dice en su acápite e) *Todo vuelo a través de fronteras internacionales.*⁹

Dentro del mismo Capítulo en el inciso 8º - Intercepción, expresa en primer lugar que la interceptación de aeronaves civiles se regirá por los reglamentos y directrices administrativas que los estados contratantes establezcan en cumplimiento con lo acordado en el presente Convenio. En segundo lugar, *la obligatoriedad de los pilotos al mando de las aeronaves civiles interceptadas de dar cumplimiento a las normas que figuran en el Apéndice 2 de este Anexo, donde se expresan los protocolos a seguir de acuerdo a las diferentes situaciones en que se produzca la interceptación.*¹⁰

Durante el XXV Periodo de Sesiones (extraordinario) de la Organización Internacional de Aviación Civil, celebrado en Montreal en 1984, se incorporó como artículo 3 bis un nuevo texto al Convenio, que entró en vigor en Argentina en 1986 mediante la aprobación del texto por ley. En este artículo-



1. Morzone (H) Luis Antonio; Soberanía Territorial Argentina; Ediciones Depalma; Buenos Aires; 1978 p.8

2. Morzone (H), Luis Antonio; op. Cit; p.9

3. Fauchille, Paul; Tratado de Derecho Internacional Público; París; 1922; p.118

4. Díaz Cisneros, César; Derecho Internacional Público; Torino; Buenos Aires; 1966; p.560

5. Gay de Montellá, Rafael; Principios de Derecho Aeronáutico; Depalma; Buenos Aires; 1950; p. 72

6. Gay de Montellá, Rafael; ob. cit; p. 72

7. Gay de Montellá, Rafael; ob. cit

8. Convenio de Aviación Civil Internacional (convenio de Chicago) (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

9. Convenio de Aviación Civil Internacional (convenio de Chicago) (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

10. Convenio de Aviación Civil Internacional (convenio de Chicago) (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

lo, se reconoce que todo estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, 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.¹¹

Establece, además, 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 sobrevuele 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; 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.¹²

Cabe agregar aquí, que en 1984 durante la sesión extraordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en la cual Argentina tuvo una destacada actuación al presentar un proyecto a ser agregado al artículo en cuestión, en el que luego de un pormenorizado análisis realizado en el Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial, se confeccionó un listado de actividades que eran incompatibles con los propósitos del empleo de la aviación civil. Entre otros, detallaba como tales *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, etc.*¹³

Asimismo, el Convenio obliga a los estados firmantes a que cualquier regulación que estos efectúen para normar la actividad, debe ser fehacientemente publicada y comunicada a todos los usuarios del espacio aéreo, de manera de ordenarlo y administrarlo para, entre otras cuestiones, brindar seguridad a todos los bienes y personas utilizando las herramientas que el Convenio estipula.

Dentro de esas herramientas se cuenta con el derecho a determinar áreas prohibidas o restringidas de vuelo. Las primeras se conforman cuando el sobrevuelo de un objeto, obra de infraestructura o elemento de alto valor para la Nación pueda significar un riesgo para su conservación o funciona-

Se reconoce que todo estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio, pero que debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo.

miento. Las segundas se determinan cuando en un espacio específico se debe restringir el vuelo o efectuarlo bajo condiciones impuestas por el estado.¹⁴

LA LEGISLACIÓN VIGENTE EN ARGENTINA Y LOS PAÍSES LÍMITROFES

Dentro del marco legal vigente, el que regula la actividad de las Fuerzas Armadas es la Ley de Defensa Nacional, la cual limita literalmente su participación en actividades que no sean consideradas propias de la defensa, resaltando tanto dentro del articulado de la ley como en su reglamentación y en otros documentos oficiales, la necesaria diferenciación entre las actividades propias de la defensa y aquellas que son de la seguridad interior. Así lo expresa en el artículo 1º de la reglamentación de la Ley donde también indica *sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 24.059 de Seguridad Interior y en la Ley 24.948 de Reestructuración de las Fuerzas Armadas.*¹⁵

Sin embargo, en la Ley de Seguridad Interior, se contempla el empleo de las Fuerzas Armadas en operaciones de apoyo logístico a las Fuerzas de Seguridad y Policiales, cuando en su Artículo 27 expresa *el Ministerio de Defensa dispondrá en caso de requerimiento del Comité de Crisis que las Fuerzas Armadas apoyen las operaciones de seguridad interior mediante la afectación a solicitud del mismo, de sus servicios de arsenales, intendencia, sanidad, veterinaria, construcciones y transporte, así como de elementos de ingenieros y comunicaciones.*¹⁶

Estas limitaciones y las indicaciones de las áreas a involucrar dan origen a un nuevo dilema, debido a que estudiosos del derecho manifiestan que en consecuencia a lo indicado en las leyes vigentes, las Fuerzas de Seguridad deberían ser provistas de radares y aviones interceptores para efectuar el control del aeroespacio dentro de la República Argentina, incluso se autoriza a derribar aviones puesto que estarían co-

11. Ley 23399 Apruébase el Protocolo aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional en su 25º Período de Sesiones que incorpora un nuevo texto al Convenio sobre Aviación Civil; (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

12. Cataldi, Hugo N.; Interceptación y derribo de aeronaves privadas en la República Argentina; revista *Policía y Criminalística* de la Policía Federal Argentina; Volumen 372, número 19. Extraído de www.centronaval.org.ar/boletin/BCN821/821estelas-aeronaves

13. Cataldi, Hugo N.; ob. cit.; p. 360

14. Ley 17285 Código Aeronáutico Argentino; art. 8º; extraído de (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

15. Decreto 727/2006 Reglamentación de la Ley 23554 de Defensa Nacional; extraído de (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

16. Ley 24059 de Seguridad Interior; extraído de <http://www.infoleg.gob.ar>, consultado entre abr-jun de 2017

17. Cataldi, Hugo N.; ob. cit.; p.364

metiendo un delito al utilizar la aviación civil para otros fines diferentes a los indicados en el Convenio de Chicago.¹⁷

Naturalmente surge un interrogante a lo planteado anteriormente; ¿son diferentes las consecuencias del derribo de un avión si lo efectuó una fuerza de seguridad o si lo realizó una fuerza armada? Podría decirse que no, por ende el razonamiento planteado en el artículo citado no tiene el menor asidero.

En el Libro Blanco de la Defensa, publicado por el poder político y en el cual se manifiestan las políticas de defensa y estrategias que se llevan adelante durante la gestión, en su última edición que corresponde al año 2015 (con datos de entre 2010 y 2014), hace énfasis permanentemente en sus tres primeras partes, de las nueve que lo componen, en dos puntos en particular.¹⁸

Por un lado, marca la diferencia que se debe hacer entre las tareas propias de la defensa y aquellas inherentes a la seguridad interior al manifestar *El Sistema de Defensa Nacional tiene por misión, ya se ha dicho, conjurar y repeler por medio de sus Fuerzas Armadas agresiones militares de otros estados. El Sistema de Seguridad Interior, en tanto, tiene por finalidad primaria la prevención y persecución mediante el empleo de las Fuerzas Policiales y de Seguridad de actos delictivos comprendidos en el Código Penal y otras leyes.*¹⁹

Por otro lado, menciona la necesidad prioritaria de conformar un Sistema de Defensa Regional, *que trascienda los niveles de confianza mutua ya alcanzados. Para ello, se propone profundizar los vínculos con los países de la región en términos de cooperación y complementariedad militar efectiva en propósitos de interés mutuo, tales como la coparticipación en el control de espacios limítrofes comunes y la complementación de capacidades en casos de operaciones de paz u otras de apoyo.*²⁰

Así y consecuentemente con la situación referente a la Seguridad en la región, los países de Sudamérica han legislado en favor del accionar de sus fuerzas para contrarrestar a derecho las violaciones de sus espacios aéreos. A tal efecto, considerando sólo los países limítrofes, se puede decir que Uruguay mediante la Ley 14305 aprobó el Código Aeronáutico

que incluye procedimientos para la interceptación de aeronaves civiles; Brasil, con el Decreto N° 5.144, del 16 de julio de 2004, reglamentó los incisos 1º, 2º y 3º del artículo 303 del Código Brasileño de Aeronáutica; por su parte Paraguay mediante la Ley 5400 del 11 de febrero 2015, aprobó la Ley de Vigilancia y Protección del Espacio Aéreo paraguayo; Bolivia con la Ley 521 del 22 de abril de 2014, sancionó la Ley de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo y Chile sancionó la Ley 18916 del 8 de febrero de 1990 que aprobó el Código Aeronáutico chileno.

A excepción de Brasil, que lo hizo mediante un Decreto Presidencial que modificó algunos incisos de un artículo del Código Aeronáutico (que fuera aprobado mediante Ley), el resto de los países se ajustan a derecho mediante una ley para accionar con sus Fuerzas Armadas en el control efectivo del espacio aéreo de interés en pleno ejercicio de su soberanía.

Finalmente, y a efectos de revertir los problemas de Seguridad, el año pasado, el Poder Ejecutivo firmó el Decreto 228/2016 que permite el accionar de las Fuerzas Armadas en cuestiones de seguridad, continuando, así, con la actividad iniciada por el gobierno anterior, mejorando algunos aspectos para hacerla más eficiente y ampliando atribuciones para poder actuar en forma limitada pero siempre a derecho.²¹

Dentro de los considerandos de este decreto, aparecen conceptos nuevos, como por ejemplo *la problemática del narcotráfico no sólo afecta a la salud y la seguridad ciudadana, sino que importa una violación a la soberanía nacional en tanto se trata de un crimen cuya naturaleza es claramente transnacional, o también y más cercano al tema tratado resulta también necesario renovar la vigencia de los protocolos para la defensa del espacio aeroespacial ya utilizados en los últimos diez años (mediante la declaración de zonas o sectores de defensa por eventos que así lo ameritaban como ser cumbres presidenciales).*

Por eso, indica en el artículo 5º - *Radarización de la zona norte - El Ministerio de Defensa dispondrá las medidas necesarias a fin de garantizar que la radarización de la Frontera Norte permita un eficiente control y una efectiva disponibilidad de información en relación a la ocupación y tránsito diario que se despliegue dentro del espacio aéreo soberano. Más adelante en sus artículos 9º y 10º señala Apruébense las "Reglas de Protección Aeroespacial", que como ANEXO I, forman parte del presente Decreto y Levántese el "secreto militar" que fuera oportunamente declarado res-*

Comodoro Juan Pablo Javier Serroels Carranza

Aviador Militar, especialidad Cazabombardero, Oficial de Estado Mayor (FAA), Licenciado en Sistemas Aéreos y Espaciales (IUA), realizó el Curso de Derecho Bélico y Derecho Internacional de los Conflictos Armados (INDAE), Bachiller Nacional y Alférez de la Reserva (Liceo Aeronáutico Militar). En la actualidad se encuentra cursando la Maestría en Estrategia Conjunta y Conducción Superior en la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas.

18. El libro Blanco de la Defensa Nacional es el documento en el cual una administración de gobierno deja asentada la política de defensa llevada a cabo durante su gestión. La obra citada es la edición 2015, que es la que se encuentra vigente.

19. Libro Blanco de la Defensa; Ministerio de Defensa de la República Argentina; edición 2015; p.62

20. Libro Blanco de la Defensa; ob. cit.; p. 216

21. Decreto 228/2016 de Seguridad Pública; extraído de (<http://www.infoleg.gov.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

pecto de las “Reglas de Empeñamiento para la Defensa Aeroespacial”, respectivamente.²²

Finalmente, en el Anexo I de este decreto, aparecen las mencionadas Reglas de Protección Aeroespacial dentro de las cuales las más importantes desde el punto de vista planteado aquí son:

RPA 003: Está autorizada la demostración de fuerza y en caso de no obtener resultados, el uso intimidatorio de la misma por medios del Sistema de Defensa Aeroespacial, para obstaculizar, impedir o hacer cesar la acción de vectores incursores, sin afectar su integridad.

RPA 004: Está autorizado el uso de la fuerza por medios del Sistema de Defensa Aeroespacial para el derribo y/o destrucción de vectores incursores “declarados hostiles”.²³

Continúa haciendo una sumatoria de aclaraciones, definiciones y asignación de atribuciones a las autoridades que pueden ejecutar esas Reglas de Protección, siendo el Presidente de la Nación o quien él designe delegando autoridad, los únicos autorizados a ordenar, como último recurso, el derribo de un vector hostil.

Por último, es necesario destacar que este decreto tenía vigencia por el término de 365 días, extensibles a otro período igual, que en este momento se está transitando.

CONCLUSIONES

A lo largo de las expresiones vertidas en cada uno de los títulos que componen este artículo, se ha tratado de encontrar las bases legales en las cuales se debe apoyar la confección de un plexo legal que permita ejercer el control efectivo del espacio aéreo a derecho. De hecho, el Derecho Internacional Público otorga atribuciones para que las autoridades de cada estado puedan ejercer su soberanía e independencia.

Su responsabilidad radica, entonces, en regular, normar y legislar sobre aquellos asuntos que se opongan al ejercicio de esos derechos.

Al inicio, Einstein decía que no hay nada más destructivo para el respeto del gobierno y las leyes de un país que sancionar leyes que no se pueden cumplir²⁴, que es precisamente el error de la firma del Decreto 228/16.²⁵

Este documento que intenta demostrar la actitud que la actual administración tiene respecto de la problemática, tiene más de voluntarismo que de sustento legal, lo vuelve volátil al autorizar su vigencia por sólo 365 días y renovable por un período similar y al mismo tiempo confunde los alcances del Artículo 3 bis, al autorizar, con el enunciado de las Reglas de Protección del Aeroespacio, el derribo de aeronaves civiles, cuestión que la finalidad de ese artículo es precisamente evitarla.

Por otro lado, es incoherente con las políticas de defensa que se llevan adelante, si bien fueron temas tratados por la gestión del gobierno anterior, aún están vigentes. Si se intenta conformar un bloque de defensa regional basado en la coo-

peración, Argentina debería estar a derecho al igual que sus pares, de lo contrario, el problema se profundiza allanando el camino para que se sigan cometiendo delitos complejos, puesto que aquí no son castigados.

El problema se hace más complejo aún ya que se le da importancia a la seguridad de las personas que ocupan la aeronave incursora, y se prioriza el derecho a la vida. En este punto, es opinión del autor, que quien utiliza una aeronave para la comisión de un delito y viola la soberanía del espacio aéreo, lo está haciendo con dolo, con intención, consciente de lo que está haciendo, es la única forma de hacerlo.

¿Es ese un argumento suficiente para proceder a derribarlo? No, pero hay que tener en cuenta que el derribo es la última de las situaciones del proceso, antes se lo intimida, se lo guía, se lo invita a aterrizar o a abandonar el espacio aéreo de jurisdicción y si desoye estas órdenes no acatándolas recién ahí, se contempla la posibilidad de derribarlo, previa declaración de vector hostil.

Si se intenta responder la hipótesis que se planteó para la investigación y confección de este artículo, en la cual se manifestó si: ¿Es necesario contar con una Ley de Derribos como herramienta de disuasión y de cooperación regional? Obviamente, la respuesta es afirmativa, con sólo la existencia de esa ley se disuade a quien intente violar el aeroespacio nacional y simultáneamente se coopera con los países de la región en los problemas de defensa y de seguridad. Ahora bien, esa Ley debe ser sancionada y aprobada por las instituciones nacionales que representan al pueblo, que tenga la fuerza necesaria para comunicar cuál es la actitud que el pueblo argentino tiene ante esta problemática, ajustándose a derecho.

Las herramientas para su confección están disponibles en el contexto internacional; será seguramente necesario revisar y actualizar algunas normas, como el artículo 3 bis, pero es prioritario trabajar al respecto.

Se debe contemplar la necesidad de ampliar el accionar de las Fuerzas Armadas en operaciones de seguridad, sin solapar o confundirse con las operaciones que son propias de las Fuerzas de Seguridad y Policiales, complementándolas, efectuando un trabajo interagencial coordinado.

Hay que actuar con premura y conciencia. La inacción es tan mala como el voluntarismo demostrado en el Decreto 228, que no sirve, es inaplicable por los riesgos penales que su implementación significa, tanto para las autoridades que ordenan su ejecución como para aquel que cumple la orden. ■

22. Decreto 228/2016 de Seguridad Pública; extraído de (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

23. Anexo I del Decreto 228/2016 de Seguridad Pública; extraído de (<http://www.infoleg.gob.ar>), consultado entre abr-jun de 2017

24. Frases célebres; extraídas de (<http://akifrases.com/frase/110259>) consultado entre abr-jun 2017

25. De Luca, Javier Augusto; Emergencia y derribo de aviones; Revista La Ley; 11 de marzo de 2016; p.2