



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES

DECLARA

Que vería con agrado que el Congreso de la Nación Argentina a través de sus organismos competentes arbitre los medios necesarios para dar urgente tratamiento al expediente 1889-D-2017 de modificación al Código Aeronáutico.



Dr. RAMIRO GUTIÉRREZ
Diputado
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

FUNDAMENTOS

La historia reciente de nuestro país da cuenta de la existencia de un creciente aumento del tráfico de aeronaves destinadas a actividades criminales. Cada vez resulta más frecuente y habitual que fuerzas de seguridad procedan a secuestrar aeronaves abandonadas que hasta llegan a contener carga de estupefacientes.

Agencias internacionales, a fines de la década del 90', alertaron a la región de que la Triple Frontera era un libertinaje de movimientos ilegales para el narcotráfico, contrabando de armas u otros bienes y tráfico de personas, entre otros delitos, producto de la ausencia del Estado en materia de controles, situación que podía generar nuevos ataques terroristas como el de la Embajada de Israel o la AMIA, además de ser un lugar propicio para el crimen organizado sumando a esto que Brasil orientaba parte de sus esfuerzos a la zona de Amazonas.

En función de esta problemática, nada novedosa por cierto, en el año 2000 se puso en marcha el operativo VIGÍA por parte de la FAA con base en el Aeropuerto de Resistencia, Chaco, donde se contaba con apoyo adecuado de infraestructura por parte de la Región Aérea Noreste para hospedaje y una pista importante para la operación y logística.

Esto fue un cambio en concepto de despliegue en Río Gallegos-Comodoro Rivadavia sobre el enfoque del conflicto de Las Malvinas de los 80' y 90', un conflicto de una fuerza aérea contra otra fuerza aérea.

La elección de Resistencia fue fundamentalmente por su ubicación e infraestructura de cara al corredor más conocido de tráfico que es Paraguay, hacia el Sur de Santa Fe o Entre Ríos o Norte de la Provincia de Buenos Aires.

También durante los siguientes años fue puesta en marcha la "zona de defensa noroeste" para mejorar y normalizar la operación instalándose un radar en Posadas con el despliegue de una escuadrilla de aviones Pucará.

Otro gran corredor se da desde Paraguay hacia Sur de Santiago del Estero o Norte de Córdoba, lo cual derivó también en distintos operativos como FORTÍN o FORTÍN II en Santiago del Estero o el operativo ESCUDO NORTE en el año 2011, con despliegues de la FAA y de bases de Fuerzas de Seguridad como Gendarmería así como radares en algunos puntos del norte del país.

El funcionamiento del sistema preventivo fue y es definitivamente precario tecnológicamente si se lo compara con la modernidad mundial. Nuestros aviones



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

antiguísimos se degradan año a año por falta de inversión, radares faltos de tecnología o de poco alcance o donado uno de ellos como es el caso de España o fabricados en el país por INVAP para control de tráfico y con la posibilidad de detectar solo aeronaves que activen la posibilidad de ser detectadas, generando que los resultados en la detección sean seriamente disminuidos de acuerdo a las zonas o alturas de vuelo. Más aun, en algunos casos el funcionamiento era planteado de acuerdo a ciertas franjas horarias y no las 24 horas.

La falta de información unificada, de herramientas para la toma de decisiones ante un agente hostil o la falta de una justicia ágil a la hora de intervenir en una situación de vuelos ilegales atentó contra todo el trabajo que durante años se puso en práctica sin resultados efectivos a gran escala, más allá del conocimiento y formación en la práctica de muchos recursos humanos de las fuerzas intervinientes que veían, generalmente, como su trabajo de detección caía en saco roto, situación esta que los criminales, evidentemente, veían y ven con buenos ojos al permitirles volar sobre nuestro espacio aéreo ilegalmente, realizando lanzamientos de mercancía precisos con GPS en lugares determinados e incluso, según la información, hasta con la utilización de visores nocturnos descendiendo en pistas ilegales con pequeñas aeronaves no demasiado sofisticadas como CESSNA 204, 210 o 306 entre otras.

El Estado Nacional es el que tiene la potestad de regular la aviación civil y disponer la interceptación de aeronaves sospechosas y aún el derribo de aquellas que se consideren hostiles. En efecto, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) 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 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 estas, 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 las Naciones Unidas". También establece que "se reconoce 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 autorizada para ello... (y que) los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos aplicables del derecho internacional... Asimismo, se especifica que toda aeronave civil debe acatar la orden de aterrizaje impartida y que se deben tomar por parte de los Estados contratantes las disposiciones necesarias para que toda violación o el incumplimiento de dicha orden sea castigada con sanciones severas".



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Es indudable la cada vez mayor ocurrencia en la incursión de aeronaves civiles sin autorización sobre el territorio de la Provincia. Se trata de vuelos ilícitos que trasiegan drogas, armas, personas, artículos de contrabando, etcétera, surcando el espacio aéreo argentino y omitiendo, intencionalmente, el proceder de acuerdo a las regulaciones aéreas nacionales e internacionales. Lo hacen a sabiendas de estar violentando la ley, pero también, en el conocimiento de que no serán derribados por lo que, sin lugar a dudas, harán caso omiso de cualquier orden de la autoridad aeronáutica, continuando su ruta para escapar y aterrizar donde les convenga, sin correr peligro de ser capturados y puestos en la cárcel.

La situación debe cesar por las gravísimas consecuencias que acarrea el ingreso de grandes cantidades de estupefacientes. El Estado Nacional es titular del derecho inalienable de proteger su territorio y el espacio aéreo, pudiendo emplear sus recursos para hacer prevalecer dicho derecho soberano.

Los medios a emplear pueden ser de muy diferente naturaleza; no obstante, lo que interesa son los resultados de hacer prevalecer la autoridad castigando a quienes, intencionalmente, transgredan las leyes. Como cuando un delincuente que ha cometido un delito y se da a la fuga para no ser arrestado; si el policía que lo persigue es incapaz de capturarlo, deberá detenerlo a cualquier costo, incluso hacer uso de su arma de reglamento, pues para estos casos se le ha asignado. El delincuente, si no atiende las órdenes de la autoridad de detenerse y entregarse, corre el peligro de perder su vida y lo sabe. La autoridad debe hacerse prevalecer, si no lo hace el delito se impondrá y la ley perecerá.

Es indudable que los pilotos de vuelos ilícitos lo pensarían dos veces antes de realizar estas prácticas si tuviesen la seguridad de que, si son detectados y no obedecen las órdenes de la autoridad, serán derribados. Hoy por hoy, prácticamente la única manera de lograr el secuestro de una aeronave utilizada con fines ilícitos, se produce cuando han sido dejadas en abandono. Los tripulantes se enfrentarían a circunstancias muy diferentes si saben fehacientemente que de violar el espacio aéreo restringido o sin estar debidamente autorizados, serán requeridos a aterrizar en un aeropuerto designado y que de no acatar la orden, luego de cumplidos los protocolos respectivos, serán derribados.

En septiembre de 2012, en Clarke, una localidad ubicada 50 kilómetros al norte de Rosario, aterrizó una avioneta Cessna 206, con matrícula de Paraguay (aunque le habían colocado encima una de Argentina), cargada con 250 kilos de marihuana. El piloto fue detenido, pero sus cómplices que aguardaban en camionetas lograron escapar.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

En octubre de ese año, en El Bobal, 140 kilómetros al norte de Santiago del Estero, una avioneta con matrícula de Paraguay aterrizó de emergencia en un establecimiento agrícola, donde los peones rurales atraparon al piloto y avisaron a la Policía. Llevaba 200 kilos de marihuana.

En tanto, dos meses después, cerca de Rosario de la Frontera, Salta, aterrizó un monomotor Cessna 210, con matrícula de Bolivia, por problemas técnicos producidos por el sobrepeso que transportaba. Dos camionetas se llevaron la carga (se sospecha que era cocaína) y al piloto. Cuando la policía llegó al lugar, alertada por los pobladores, encontró sólo la avioneta abandonada.

El pasado 16 julio de 2013, una avioneta cargada con al menos 178 kilos de marihuana aterrizó a plena luz del día, cerca de las 14 horas, en un camino rural ubicado en Villa Colimba, 12 kilómetros al sur de Dean Funes. Se descubrió porque un peón rural, en tractor, se topó con la aeronave y avisó a la Policía de Córdoba. Cuando los efectivos llegaron, encontraron la droga abandonada, pero el piloto había huido tranquilamente.

Chile, Colombia, Brasil, Bolivia y Venezuela tienen ley de derribo. En Brasil, una vez sancionada la ley respectiva en 2004 por el Presidente Lula da Silva, un avión de combate disparó ráfagas de cañón como advertencia sobre una avioneta que se negaba a acatar la orden de aterrizaje. No fue necesario su derribo, la avioneta aterrizó de inmediato y sus tripulantes fueron detenidos.

Para no repetir fracasos anteriores, debe considerarse que la temática inherente a la implementación de un sistema de represión contra el crimen organizado de esta naturaleza debe implicar la coordinación dinámica, efectiva e integrada de la FAA, de las Fuerzas de Seguridad Interior y del Poder Judicial, lo que conlleva a la necesidad de establecer una jefatura unificada que adopte decisiones correctas cumpliendo un protocolo, previamente determinado, que debe establecer lineamientos mediando la instalación de tecnología e infraestructura adecuada, la implementación de programas informáticos de última tecnología y la sujeción a métodos de acción rápidos.

También urge la necesidad de inversión para la adquisición de radares que permitan detectar vuelos ilegales sea cual fuere su modalidad, altura y ruta, que circulen la geografía nacional.

En tal sentido resulta imperioso adquirir radares fijos y aeronaves modernas que transporten en vuelo radares móviles que permitan la detección y monitoreo de agentes hostiles, atendiendo las condiciones de velocidad, altura de vuelo, rutas y otras características



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Otro punto fundamental es la capacitación adecuada y continua del personal de la FAA y de las Fuerzas de Seguridad, en especial aquel con experiencia en vuelo y que tendrá a su cargo cumplir con los operativos.

Finalmente se requiere el establecimiento de un comando único de operaciones con tecnología suficiente para visualizar todos los radares del país, con facultades para decidir y autorizar las distintas etapas del protocolo y hacer cesar el accionar de los sospechosos ordenando el aterrizaje, escalonando los procedimientos y hasta requerir la autorización para disponer el derribo de la aeronave. Resulta necesario, asimismo, dotar a las Fuerzas de Seguridad que intervendrán en los operativos de medios de transporte rápidos (helicópteros) que posibiliten llegar al lugar donde ha sido obligado a aterrizar el avión ilegal, haya aterrizado por sus medios, haya sido avistado o haya arrojado su carga.

Por todo lo expuesto, solicito a los Sres. Legisladores acompañen con su voto la presente iniciativa.

Asimismo, se sugiere la comunicación de la presente a la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.



Dr. RAMIRO GUTIERREZ
Diputado
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires