



**COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO**



**COLEGIO DE  
ABOGADOS**  
Avellaneda - Lanús



**Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA**

# **XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**

**San Isidro,  
3 y 4 de septiembre de 2026**



## **LIBRO DE PONENCIAS**



**COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO**



**COLEGIO DE  
ABOGADOS**  
Avellaneda - Lanús



**Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA**

# **XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**

**San Isidro,  
3 y 4 de septiembre de 2026**

**Organizan: Colegio de Abogados de San Isidro, Colegio de Abogados de  
Avellaneda - Lanús, Colegio Público de la Abogacía de la Capital Federal y  
Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial.**

## **LIBRO DE PONENCIAS**

## AUTORIDADES DEL COLEGIO DE ABOGADOS DE SAN ISIDRO

### Consejo Directivo

|                    |                                           |
|--------------------|-------------------------------------------|
| Presidente:        | Dr. Juan José Formaro                     |
| Vicepresidente 1º: | Dr. Roberto Pablo Aybar                   |
| Secretario:        | Dr. Hernán Diego Álvaro Asensio Fernández |
| Tesorero:          | Dr. Martín Sebastián Lubo                 |
| Protesorera:       | Dra. Julieta Graciela García              |

|                       |                                        |
|-----------------------|----------------------------------------|
| Consejeros Titulares: | Dra. María Celeste Afriol              |
|                       | Dr. Germán Diego Balaz                 |
|                       | Dra. María Victoria Martinelli Philipp |
|                       | Dr. Sebastián Weinschelbaum            |
|                       | Dr. Ernesto Rodríguez Cifuentes        |
|                       | Dr. Martín Alejandro Sánchez           |
|                       | Dra. Alba Rocío Cuellar Murillo        |

|                       |                                        |
|-----------------------|----------------------------------------|
| Consejeros Suplentes: | Dr. Enrique Jaime María Perriau        |
|                       | Dra. Romina Claudia Santini            |
|                       | Dr. Facundo Martín Angeleri Abrahamson |
|                       | Dra. Melanie Stefania Fernández        |
|                       | Dra. Silvana Luján Chiquín             |
|                       | Dra. Carolina Poblete                  |
|                       | Dr. Juan Ignacio Lorente               |
|                       | Dr. Pablo Armando Ravalli              |
|                       | Dra. Yajhaira Sánchez Sánchez          |

## **AUTORIDADES**

### **XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| Presidente           | Dr. Fabián Pablo Schinca  |
| Presidente Honorario | Dr. Mario Orestes Folchi  |
| Vicepresidente 1°    | Dr. Dante Luján Ricchiuti |
| Vicepresidente 2°    | Dr. Edgar Ramón Gigena    |

## **COMITÉ ORGANIZADOR**

### **Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico – ALADA**

Mario Orestes Folchi

### **Instituto de Derecho del Transporte del Colegio de Abogados de Avellaneda-Lanús**

Dante Luján Ricchiuti

### **Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial del Colegio de Abogados de San Isidro**

Fabián Pablo Schinca

Silvana Luján Chiquin

### **Instituto de Derecho del Transporte, de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial del Colegio Público de Abogados de Capital Federal**

Edgar Ramón Gigena



| <b>INDICE</b>                                                                                                                                                                                                        | <b>Pág.</b>   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Autoridades del Colegio .....                                                                                                                                                                                        | <b>04</b>     |
| Autoridades XX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial                                                                                                                                                 | <b>05</b>     |
| Prólogo .....                                                                                                                                                                                                        | <b>09</b>     |
| Palabras de los organizadores .....                                                                                                                                                                                  | <b>11</b>     |
| Antecedentes, objetivos e importancia de las jornadas nacionales de derecho aeronáutico y espacial .....                                                                                                             | <b>14</b>     |
| <br><b>• EJE TEMÁTICO 1 – AUTORIDAD DELEGADA</b>                                                                                                                                                                     |               |
| Reformas a la legislación aeronáutica. Autoridad delegada - <i>Dr. Dante L. Ricchiuti</i> .....                                                                                                                      | <b>17</b>     |
| <br><b>• EJE TEMÁTICO 2 – PROTECCIÓN AL PASAJERO</b>                                                                                                                                                                 |               |
| Protección al pasajero. Análisis jurisprudencial – <i>Dr. Miguel A. Cejas</i> .....                                                                                                                                  | <b>29</b>     |
| Tensiones entre el derecho de usuarios y consumidores con el derecho aeronáutico, a propósito del decreto 809/2024 – <i>Dr. Francisco Lozada</i> ...                                                                 | <b>33</b>     |
| Tutela efectiva y asimetrías procedimentales en la conciliación virtual de transporte aéreo (Res. ANAC 188/2026). Autoridad delegada y resolución alternativa de disputas – <i>Dra. Adriana Graciela Soria</i> ..... | <b>45</b>     |
| <br><b>• EJE TEMÁTICO 3 – MODIFICACIONES AL CÓDIGO AERONÁUTICO Y NORMAS COMPLEMENTARIAS</b>                                                                                                                          |               |
| La exclusión de las aeronaves de las fuerzas de seguridad y la anomia técnica: hacia un estándar mínimo de aeronavegabilidad – <i>Dra. María Fernanda Helguero</i> .....                                             | <b>49</b>     |
| El transporte aéreo y el desarrollo del turismo en América Latina. Propuestas – <i>Dres. Cayetano Povoio, Luis Alejandro Rizzi y María elena Rizzi</i> .....                                                         | <b>54</b>     |
| Movilidad aérea urbana – <i>Dr. Leonardo Arcadio Zarza</i> .....                                                                                                                                                     | <b>63</b>     |
| Vuelos recreativos con pasajeros en globos aerostáticos – <i>Dr. Celina Falcone</i> .....                                                                                                                            | <b>83</b>     |
| <br>LIBRO DE PONENCIAS                                                                                                                                                                                               | <br><b>07</b> |

|                                                                                                                                                                                                                     | Pág. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Adopción Argentina de los reglamentos aeronáuticos Latinoamericanos (LAR). El Volovelismo Argentino como caso testigo de una reforma nefasta – <i>Dr. Gustavo Marón</i> .....                                       | 88   |
| Luces y sombras de las modificaciones al código aeronáutico por los DNU 70/2023, 941/2024, 338 y 340/2025 – <i>Dr. Fabián Schinca</i> .....                                                                         | 104  |
| <br><b>• EJE TEMÁTICO 4 – AVIACIÓN PILOTEADA A DISTANCIA Y MOVILIDAD AÉREA URBANA</b>                                                                                                                               |      |
| RPAS en Argentina y Uruguay. Análisis comparativo y problematización frente al concepto de aeronave – <i>Dra. Lucía Salevsky Escardó</i> .....                                                                      | 126  |
| Responsabilidad civil y aseguramiento en las operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS): Desafíos regulatorios frente a la movilidad aérea urbana – <i>Dr. Alexis Santa Cruz</i> .....               | 129  |
| Sora 2.5 en Argentina: Hacia un medio aceptable de cumplimiento para las operaciones RPA de categoría específica – <i>Marcos Torres</i> .....                                                                       | 133  |
| <br><b>• EJE TEMÁTICO 5 – DERECHO ESPACIAL</b>                                                                                                                                                                      |      |
| Impacto de las reformas al código aeronáutico en la aviación militar – <i>Dra. Cintia Caserotto Miranda</i> .....                                                                                                   | 138  |
| El perfil del oficial auditor con participación en la dirección de asuntos especiales de la fuerza aérea Argentina – <i>Félix Ariel Torres, Mariela Esposito, Natalia Figueras y Cintia Caserotto Miranda</i> ..... | 143  |
| Las órbitas y demás cuerpos celestes como recurso finito. La basura espacial. El poder de las R's. – <i>Dra. María Laura Olarieta</i> .....                                                                         | 147  |
| Jurisdicción penal en el espacio ultraterrestre frente a la expansión de las actividades espaciales comerciales y el turismo espacial – <i>Dr. Alexis Santa Cruz</i> .....                                          | 152  |
| Enseñanza del derecho aeronáutico – <i>Dr. Mario O. Folchi</i> .....                                                                                                                                                | 156  |

## PRÓLOGO

Nuevamente el Colegio de Abogados de San Isidro recibe las JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL, las que se realizaron por última vez, también en esta casa, en noviembre de 2023.

Grande es la satisfacción porque esta vigésima edición cosecha algunos de sus frutos.

Lo más significativo es que de las 8 conclusiones de las XIX JORNADAS NACIONALES fueron receptadas, total o parcialmente, poco tiempo después.

La primera, que era necesario y conveniente actualizar el Código Aeronáutico tomando como base el proyecto elaborado por el doctor Mario O. Folchi; del que muchas de sus previsiones se advierten entre las modificaciones introducidas al Código.

La segunda, que era conveniente la regulación de los pagos adelantados de indemnizaciones previstos en el artículo 28 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999), conforme a la propuesta de *lege ferenda* –de mi autoría- presentada durante esas jornadas; lo cual –aún con matices- también fue reglamentado a través del Anexo III al Decreto n° 809/2024.

La tercera, que instó a la autoridad aeronáutica nacional a actualizar la reglamentación del contrato de transporte aéreo de pasajeros (Resolución MEyOySP n° 1532/1998), también obtuvo respuesta mediante el Anexo I del decreto aludido.

La cuarta, que instó a la autoridad aeronáutica nacional a la regulación de la aviación pilotada a distancia (RPA) y de la movilidad aérea urbana (UAM), también fue atendido –aún de modo insuficiente- a través de la modificación a los artículos 36 y 79.

La séptima, que instó a la autoridad aeronáutica nacional a fiscalizar en debida forma las operaciones aéreas; sancionando las operaciones de transporte no autorizadas también fue receptada con la aprobación de un nuevo reglamento de infracciones (Decreto N° 816/2024) y sus procedimientos reglamentarios (las Resoluciones ANAC nros 137 y 564/2024 y 188/2026).

La octava, que recomendó el requerimiento de asistencia a la Organización de Aviación y Civil Internacional (OACI) para la organización y adecuación de las funciones y responsabilidades de los organismos y las dependencias integrantes del sistema de aviación civil; la que tuvo lugar durante las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional iniciada en 2022 como en la inspección efectuada por la Administración Federal de Aviación –autoridad aeronáutica de Estados Unidos de América- en 2024.

En consecuencia, la consideración, aún parcial, de 6 de las 8 conclusiones, da cuenta de la oportunidad y actualidad de los temas escogidos; la excelencia de sus expositores y la riqueza de los debates y análisis que motivaron tales conclusiones.

La vara quedó muy alta.

Ocupará a estas XX JORNADAS NACIONALES extender ese sendero, al analizar las modificaciones habidas y más que aplaudir los aciertos, que son muchos, reparar en los aspectos pendientes o que merecen ser reconsiderados.

Nuevamente agradecemos la generosidad de los expositores convocados, muchos radicados a cientos de kilómetros y siempre predispuestos a dedicar parte de su tiempo y esfuerzo para compartir este ámbito, animados en la contribución a un régimen jurídico que dé respuesta real y efectiva a las necesidades del conjunto de la aviación civil argentina.

Este libro reúne gran parte de las ponencias, expuestas con la amplitud necesaria, la que la administración del tiempo que exige la disertación de 30 expositores en 2 jornadas impide; lo que, además, permite la consulta recurrente, el análisis y reflexión de tanta doctrina.

Por último, un nuevo agradecimiento a los Institutos amigos de los Colegios de la Abogacía de Avellaneda-Lanús y el Público de la Capital Federal, como así también a la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) y en particular, a los queridos colegas Dante Luján Ricchiuti, Edgar Ramón Gigena y Mario Orestes Folchi por confiar, nuevamente, en el CASI, en este Instituto y también en mí para la organización de este encuentro, el más relevante que puede ofrecer el ámbito académico nacional a la comunidad jurídica.

Un agradecimiento muy personal a las autoridades del Colegio de Abogados de San Isidro y a su presidente, doctor Juan Formaro, por facilitar las instalaciones y recursos en tiempos de muchas dificultades y obviamente, al Área Académica, a la doctora Karina Aliperti y a licenciada Jazmín Román Ortega, sin cuya colaboración, no hubiera sido posible la organización de este encuentro.

**Fabián Pablo Schinca**

Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial  
del Colegio de Abogados de San Isidro

Presidente de la Comisión Organizadora  
de las XX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial

## **PALABRAS DE LOS ORGANIZADORES**

He aceptado la gentil invitación del Dr. Fabian Schinca para prologar el volumen que contiene los trabajos y demás detalles de las XX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial que organiza con eficacia, en la convicción de que es deber de quienes frecuentamos esta importante especialidad Jurídica aportar nuestro esfuerzo a la labor común.

Una vez más el Colegio de Abogados de San Isidro acoge estas Jornadas, que sin duda son el foro más significativo de la especialidad en nuestro país, con lo que acredita su interés por un sector del mundo jurídico que regula el más significativo hecho técnico del mundo moderno. En efecto, cuando un tubo metálico del tamaño de los aviones actuales se desplaza velozmente atravesando continentes y mares y transportando personas y cosas, está cumpliendo una de las actividades más significativas de la actualidad, si bien ya lo hemos adoptado como algo muy natural, normal y corriente. Sin embargo, pensemos que ello no se da sino por la conjunción de un fenomenal conjunto de elementos de orden técnico y humano, de enorme variedad y trascendencia.

Uno de esos elementos son las reuniones académicas como estas Jornadas, que ya tienen acreditado su importante valor en el mundo del Derecho por el esfuerzo y entusiasmo de un importante conjunto de abogados y profesores que las hacen posible, porque contribuyen a mejorar las perspectivas de la regulación de la actividad misma.

Sean, pues, también estos breves párrafos una especial felicitación a la Casa de los Abogados que nos recibe y a su principal organizador, por mantener alto el interés por el Derecho Aeronáutico y Espacial.

**Mario O. FOLCHI**

Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico – ALADA

Las presentes XX Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial continúan con la rueda evolutiva del derecho, que especialmente en esta materia tiene una dinámica permanente debido al avance tecnológico y nuevas realidades sociales y económicas.

Nuestra principal responsabilidad y labor fue realizar un evento científico, ya que la investigación y las propuestas doctrinarias que surgen en consecuencia constituyen el eje central de nuestro estudio.

Estas jornadas que tratan la mayoría de las instituciones de la materia que evolucionaron y se reformaron recientemente en el derecho positivo, requieren una actitud creadora que lleva al especialista, al profesor y al jurista a aportar nuevas soluciones y, mediante la crítica constructiva, proponer la modificación o perfeccionamiento de la legislación existente.

Este evento transcurre en una época en que se ha efectivizado una modificación profunda de la legislación aeronáutica, que marcan un punto de inflexión en el análisis doctrinario de la política aeronáutica argentina vigente hasta hace poco tiempo.

Nuestra tarea también es efectuar ese análisis sin dejar de considerar que las propuestas y conclusiones quizás no serán definitivas si no que son el producto de la apreciación del escenario jurídico actual. Por ende estas jornadas toman la posta o testigo de las diecinueve jornadas que nos precedieron para entregarla a las que seguirán.

**Edgar GIGENA**

Instituto de Derecho del Transporte, de la Navegación Marítima, Aeronáutica  
y Espacial del Colegio Público de Abogados de Capital Federal

La elaboración de un libro donde se reúne el pensamiento y sentimiento de muchos letrados, que con sus ponencias conforman la elaboración de la doctrina del Derecho Aeronáutico y Espacial es loable.

Recordemos que la Primera Jornada de Derecho Aeronáutico iniciada en el año 1967, lo fue bajo la inspiración del profesor de la Universidad Nacional del Litoral Dr. Federico Ortiz de Guinea.

Al presente, en un mundo global en el cual las mutaciones de ideas directrices, y los hechos de la realidad cotidiana crean Derecho, se nos plantean desafíos que son difíciles de asumir en plenitud.

Hoy en nuestra querida y bendita Argentina, asistimos a cambios refundacionales, donde seguimos dialogando en varios foros con nuestras dudas y vacilaciones en el desarrollo de las reformas de la legislación aeronáutica, que ilustran las ponencias que se publican en este libro.

En los aspectos técnicos, como en determinadas situaciones, en las 19 Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial que culminaron el 24/11/2023, se elaboraron conclusiones que en gran medida, han sido contempladas en la legislación posteriormente sancionada.

El Colegio de Abogados de San Isidro, y su Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial, son el «factótum» de las dos últimas Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial.

Sirva el presente prólogo para presentarles nuestros respetos y agradecimientos en representación de todos quienes componemos las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial.

**Dante Luján RICCHIUTI**

Instituto de Derecho del Transporte del Colegio de Abogados de Avellaneda-Lanús

## **ANTECEDENTES, OBJETIVOS E IMPORTANCIA DE LAS JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**

Las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial reconocen su origen en la idea y el esfuerzo del recordado profesor santafecino Dr. Federico Ortiz de Guinea, quien fue Titular de la materia “Derecho de la Navegación” en la Universidad Nacional del Litoral.

A poco de dictado el actual Código aeronáutico argentino, lo que tuvo lugar en 1967, Ortiz de Guinea propuso en el ámbito académico y universitario que se efectuarán periódicas reuniones científicas entre profesores y especialistas, a fin de investigar, debatir y proponer las mejores soluciones jurídicas que la actividad de la aeronáutica civil y la del espacio exterior plantean, en sus diferentes aspectos.

La propuesta de Ortiz de Guinea fue unánimemente aceptada por todos quienes entonces estaban vinculados a ambas materias y fue así que las Primeras Jornadas tuvieron lugar en la Universidad Nacional del Litoral, en la ciudad de Santa Fé, en noviembre de 1967; las que fueron presididas por el nombrado.

Además de la actividad propia de una reunión de tal naturaleza, coronada por el éxito académico, en esa oportunidad se decidió una cierta forma de sistematizar las reuniones futuras, a través de una Secretaría Coordinadora de estas Jornadas y la constitución de un Consejo de Presidentes de las mismas. A este Consejo se irían incorporando todos aquellos profesores y especialistas que presidieran, a partir de entonces, las Jornadas futuras. Como conclusión de esta forma de institucionalizar estas reuniones, se designó Secretario Coordinador a Ortiz de Guinea y como Secretario Coordinador Adjunto al Profesor Manuel Augusto Ferrer, de Córdoba.

Así fueron sucediéndose diecisiete reuniones en el país, la mayoría de ellas en recintos universitarios, durante casi medio siglo. Al comienzo tuvieron periodicidad anual, para luego espaciarse en el tiempo.

La completa secuencia de las mismas, con la indicación del lugar y fechas en que se realizaron y la nómina de sus respectivos Presidentes, es la que sigue:

- I - Universidad Nacional del Litoral (Santa Fe), noviembre de 1967 - Federico Ortiz de Guinea.
- II - Universidad Nacional de Córdoba, agosto de 1968 - Alfredo Acuña.
- III - Universidad del Salvador (Buenos Aires), mayo de 1969 - Aldo Armando Cocca.
- IV - Universidad de Morón (Provincia de Buenos Aires), septiembre de 1970 - Mario O. Folchi.
- V - Universidad de Buenos Aires, agosto de 1971 - José D. Ray.
- VI - Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (Buenos Aires), septiembre de 1972 - Urbano Fernández Tavelli.
- VII - Universidad Nacional de Córdoba (La Falda, Provincia de Córdoba), agosto de 1975 - Manuel Augusto Ferrer.

VIII - Universidad Nacional del Litoral (Rafaela, Santa Fé), agosto de 1976 - Jorge D. Maldonado.

IX - Gobierno de Santa Cruz (El Calafate, Provincia de Santa Cruz), noviembre de 1977 - Herald R. Amoresano.

X - Universidad Nacional de Corrientes (Corrientes), julio de 1978 - Roberto A. Marconi.

XI - Universidad Nacional de Cuyo (Mendoza, Provincia de Mendoza), septiembre de 1979.

XII - Universidad del Salvador (Buenos Aires), noviembre de 1984 - Mario O. Folchi.

XIII - Universidad Nacional de Mar del Plata (Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires), noviembre de 1986 - Graciela Arrola.

XIV - Colegio de Abogados de Bariloche. (Bariloche, Provincia de Río Negro), agosto de 1990 - Manuel Cenobio Bustamante.

XV - Universidad Nacional de Tucumán (Provincia de Tucumán), agosto de 1991 - Ricardo Robinson.

XVI - Universidad Nacional de Mar del Plata (Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires), agosto de 1996 - Roberto M. Benzo.

XVII - Universidad Blas Pascal (Arguello, Provincia de Córdoba), 2004 - Guillermo Ford Ferrer.

XVIII - Universidad de Buenos Aires, septiembre de 2014 - Manuel A. Ferrer (Presidente de Honor), Mario O. Folchi y Diego E. Chami (Presidentes Ejecutivos).

XIX – Colegio de Abogados de San Isidro (Provincia de Buenos Aires) – Mario O. Folchi (Presidente de Honor), Fabián Pablo Schinca (Presidente Ejecutivo).

Ante el lamentado fallecimiento del profesor Ortiz de Guinea a comienzos de la década de 1970, recayó en el Profesor Ferrer la Secretaría Coordinadora de estas Jornadas, quien siguió ejerciéndola hasta su lamentado fallecimiento.

Actualmente y como consecuencia de las desapariciones o retiros definitivos de la actividad de varios de quienes lo integraron, el Consejo de Presidentes se compone de los doctores Folchi, Benzo, Ford Ferrer, Chami y Schinca.

En materias tan intensamente dinámicas como son las que dieron origen a estas Jornadas, es conveniente intentar una restitución de este importante foro de debates académicos en el país, luego de casi una década transcurrida desde las últimas y muy exitosas que tuvo este ciclo de reuniones. Y estas XX Jornadas proponen el restablecimiento de ellas a través de un Temario de especial interés y actualidad, mediante el cual todos los docentes y especialistas argentinos, con distinguidos invitados extranjeros, estén en condiciones de intercambiar ideas en un ambiente de seriedad intelectual y excelencia académica.

**Dr. Mario Orestes Folchi**

Presidente Honorario de las

XX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial



COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO



COLEGIO DE  
ABOGADOS  
Avellaneda - Lanús



Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA

# XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL



Eje Temático 1

## “AUTORIDAD DELEGADA”

## **REFORMAS A LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA. AUTORIDAD DELEGADA.**

**Por Dr. Dante L. Ricchiuti\***

### **1. Introducción.**

La Primera de las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial reconoce su impulso y realización, en el recordado profesor Dr. Federico Ortiz de Guinea, quien fue titular de la materia «Derecho de la Navegación» en la Universidad Nacional del Litoral. En esta Universidad a poco tiempo de la sanción del segundo Código Aeronáutico de 1967, comenzaron en noviembre del año 1967 las sesiones científicas. El eje central y tema de debates fue la constitucionalidad de ciertas normas.

El Dr. Federico Ortiz de Guinea planteó la inconstitucionalidad del artículo 98 del Código Aeronáutico, basado en que coartaba la libertad de trabajar a extranjeros en flagrante contradicción con el artículo 14, como también el artículo 20, de la Constitución Nacional. En las 19 Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial el Dr. Mario Orestes Folchi describió otros antecedentes, objetivos e importancia de las sucesivas Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial. Las presentes 20 Jornadas como la anterior llevan la impronta y la perseverancia en su realización del Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial del Colegio de Abogados de San Isidro, al que agradecemos, como de igual manera a las actuales autoridades del Colegio de Abogados de San Isidro, que nos brindan sus espacios físicos con afecto y cordialidad.

**2. Conclusiones de las 19 Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial,** se aprobaron ocho conclusiones, destacándose en la primera la necesaria y la conveniencia de la actualización del Código Aeronáutico.

Se consideró por entonces, tomar como base por tener estado parlamentario, el proyecto del Dr. Folchi. Importante es también señalar que se consideraron en las anteriores XIX Jornadas, los anteproyectos del Dr. Rizzi y de la Dra. Capaldo.

La segunda conclusión fue la recomendación y la conveniencia de la regulación de los pagos adelantados de indemnizaciones previstos en el art. 28 del Convenio de Montreal de 1999 (Ley 26.451) conforme a la propuesta de lege ferenda.

La tercera conclusión fue la recomendación de actualizar la reglamentación del contrato de transporte aéreo de pasajeros del año 1998, a fin de, entre otros aspectos, sancionar los incumplimientos a sus previsiones y destinar el monto de las multas que se apliquen a los pasajeros reclamantes.

---

*\* Director del Instituto de Derecho del Transporte del C.A.A. L.*

La cuarta conclusión instaba a la autoridad aeronáutica nacional a la regulación de la aviación pilotada a distancia ( RPA) y de la movilidad aérea urbana (UAM), de modo de fomentar y alentar su desarrollo sin desmedro de la seguridad operacional y la integridad de los terceros en superficie y la de sus bienes.

La quinta conclusión instaba los operadores jurídicos al reconocimiento de la competencia federal para la sustanciación de los conflictos en los que el transporte aéreo de pasajeros y sus contingencias sean invocados como una relación de consumo.

La sexta conclusión señalaba la necesidad de una regulación del impacto ambiental en el ámbito aeronáutico que contemple e incluya al personal, las aeronaves los combustibles, la infraestructura, las operaciones y el tránsito aéreo.

La séptima conclusión instaba a la autoridad aeronáutica a fin de amparar la seguridad operacional, la seguridad de los transportados, de terceros en superficie y sus bienes la fiscalización en debida forma de las operaciones aéreas;, sancionando las operaciones de transporte aéreo no autorizadas.

La octava conclusión recomendaba a la autoridad Aeronáutica Nacional el requerimiento de asistencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) para la organización y adecuación de las funciones y responsabilidades de los organismos y las dependencias integrantes del sistema de aviación Civil.

**3.** Recordemos, que a menos de dos meses de la finalización de las 19 Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, luego de asumir el nuevo Gobierno el 10/12/2023, se publica el Decreto de Necesidad y Urgencia Número setenta en el Boletín oficial del 21/12/2023, denominado BASES PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA ECONOMÍA ARGENTINA.

Estas reformas, en materia de aviación civil, y aerocomercial se debieron- a criterio del suscripto- entre muchas circunstancias de la realidad, a dos de ellas, esto es : el estado de emergencia, que en materia aeronáutica, se había constatado por inspecciones de autoridades internacionales, como la falta de tratamiento por parte del H. Congreso de la Nación de leyes atinentes al Derecho Aeronáutico y especialmente del proyecto de Código Aeronáutico con estado parlamentario.

En las 19 Jornadas se recogió información y se tuvo conocimiento que autoridades internacionales de la Aviación Civil habían realizado inspecciones de la actividad aérea en Argentina, constatando innumerables observaciones, e incumplimientos de la normativa O.A.C.I, en el umbral de sanciones e inclusive, de incumplimiento de los tiempos concedidos para solucionarlas.

En este D.N.U., 70/2023 por el cual el Presidente de la Nación Argentina en acuerdo General de Ministros fundamenta extensamente en sus considerandos la razón de su sanción, el apoyo legal que lo sustenta, y las circunstancias por las que se decreta, se encuentra vigente.

**4.** El título 9 del Decreto /70/2023, a partir del artículo 178 y hasta el artículo 248 legisla

en nuestro ámbito del Derecho Aeronáutico, derogando leyes, modificando y sustituyendo e incorporando nuevas disposiciones legislativas a 62 artículos del Código Aeronáutico que desde su sanción en el año 1967, tenía numerosas modificaciones por decretos y leyes nacionales y complementarias, como también por los tratados internacionales ratificados por la Nación Argentina.

Estamos contestes, que por el dinamismo propio de la actividad aeronáutica, y de acuerdo a las circunstancias de tiempo y lugar los hechos sean de naturaleza técnica y/o jurídica, crean derechos.

La normativa establecida en el Decreto de Necesidad y urgencia 70/2023, sancionado por el Poder Ejecutivo Nacional, como la posterior sanción por el H. Congreso de la Nación de la Ley 27742 y normativas posteriores, constituyen un nuevo paradigma, esto es un cambio en la forma de pensar, ver y entender la realidad. Específicamente en el ámbito de la aviación civil y de la actividad aerocomercial en particular.

Es necesario recordar también que en las 19 Jornadas del 23 y 24 /11/2023, se tuvo conocimiento que autoridades internacionales de la Aviación Civil habían realizado inspecciones con innumerables observaciones, constatando incumplimientos por parte de la Autoridad Aeronáutica de control y fiscalización de las actividades aéreas de nuestro país. Inclusive los incumplimientos se constataban de anteriores inspecciones, a las que se les había conferido un tiempo para su cumplimiento.

**5. AUTORIDAD DELEGADA. BREVES REFERENCIAS:** Delegar poder es transferir formalmente autoridad y responsabilidad a otra persona para que actúe en su nombre. El delegante no pierde su titularidad, pero el delegado adquiere plena facultad para tomar decisiones, representar o realizar trámites específicos.

La reforma de la Constitución Nacional del año 1994 en su artículo 76, prohibió al Honorable Congreso de la Nación la delegación legislativa en el Poder Ejecutivo. Muy brevemente dos doctrinarios nos dicen: «Como es sabido, el acrecentamiento de las leyes delegantes y de los consecuentes reglamentos o decretos delegados produjo -y produce-, el desplazamiento del centro del poder del Congreso hacia el Poder Ejecutivo, y sobre todo, hacia las burocracias técnicas sin responsabilidad política. (d) Constitución de la Nación Argentina, comentada y concordada, 4ta edición Tomo II, página 260 y siguientes. María Angélica Gelli. Editorial La Ley año 2012)(d)

La delegación que en nuestro derecho se da en llamar «propia», consiste -según fórmula judicial de la Corte Suprema- en que una autoridad investida de un poder determinado hace pasar el ejercicio de ese poder a otra autoridad o persona, descargándolo sobre ella...» «En la delegación, el órgano delegante transfiere por su propia voluntad a otro, una masa total o parcial de sus competencias. En cambio, no hay delegación, pero si vulneración a la división de poderes, cuando un órgano ejerce competencias de otro sin que éste se las haya cedido, o cuando un órgano interfiera en la zona de reserva de otro- con o sin consentimiento de este (e) Manual de la constitución Reformada. Tomo III, páginas 22/23 y siguientes. Germán J. Bidart Campos, Editorial Ediar Segunda Reimpresión 2001.

6. Los constituyentes de la reforma Constitucional de 1994, estimaron necesarias dejar establecidas excepciones por las cuales el Poder Ejecutivo pudiera legislar por delegación del Poder Legislativo, en ciertas circunstancias y por determinadas materias.

Desde décadas esto sucedía y sigue sucediendo a pesar de supuestos controles del Poder Legislativo delegante.

A entender del suscripto por las antecedentes de sucesivas interrupciones del orden constitucional, y a la vista histórica de los decretos sancionados por el Poder Ejecutivo, en las sucesivas emergencias dicho hecho de la realidad determina el pragmatismo que el mismo legislador, en el mismo artículo 76, permite.

Así, el artículo 76 luego de la severa prohibición, señala que tal delegación legislativa es posible solo en materias determinadas de administración o de emergencia pública, con plazo fijado para su ejercicio y dentro de las bases de la delegación que el Honorable Congreso de la Nación establezca.

Inclusive el final del artículo 76, puede interpretarse -opinión personal- de permisividad a la sanción de los decretos por el Poder Ejecutivo pues se señala que : «La caducidad resultante del transcurso del plazo previsto en el párrafo anterior no importará revisión de las relaciones jurídicas nacida al amparo de las normas dictadas en consecuencia de la delegación legislativa».

Además la reforma de la Constitución Nacional de 1994, en el artículo 99 inciso tercero consolidó en nuestra Carta Magna en la práctica gubernativa los D.N.U. dictados cuando circunstancias excepcionales hicieran imposible seguir los trámites ordinarios previstos para la sanción de las leyes.

El artículo 99 inciso 3, de la Constitución Nacional confiere atribuciones legislativas al Poder Ejecutivo «solamente cuando circunstancias excepcionales lo justifiquen que hicieran imposible seguir los trámites ordinarios para la sanción de las leyes».

El artículo 76 in fine establece la Comisión Bicameral Permanente del Congreso de la Nación , que se creó formalmente el 27/07/2006, cuando el Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, sancionan la Ley 26.122 que estableció el régimen legal de los decretos de necesidad y urgencia, de delegación legislativa y de promulgación parcial de leyes, que será materia de aceptación o rechazo por parte del organismo creado.

7. La Comisión Bicameral Permanente, está integrada por ocho diputados y ocho senadores, designados por el Presidente de sus respectivas Cámaras a propuesta de los bloques parlamentarios. La designación de los dieciseis legisladores se realiza respetando la proporción de las representaciones políticas, durando en ejercicio de sus funciones, hasta la siguiente renovación de la Cámara a la que pertenecen y además pueden ser reelectos.

La ley 26122 señala como se eligen las autoridades, el funcionamiento, el artículo el quórum, los dictámenes y , el artículo 9no. el reglamento de funcionamiento el cual no se ha dictado.

El artículo 10 señala que el dictamen de la Comisión Bicameral Permanente debe ex-

pedirse acerca de la validez o invalidez del decreto y elevar el dictamen al plenario de cada Cámara para su expreso tratamiento. Es decir no es decisorio ni definitivo, se aceptando o rechazando el Decreto.

En los hechos las dificultades de acuerdos de los distintos bloques políticos, para la designación de autoridades, cargos, etc, determina su inacción a la fecha. Solo ha tratado menos de una docena de D.N.U. en dos décadas de vigencia de la Ley 26122.

8. Ley 26112 del año 2026, en la realidad de los hechos y circunstancias políticas del país, ha establecido un procedimiento de contralor por la aceptación o rechazo de los Decretos sancionados y promulgado por el Poder Ejecutivo, que es incapaz para lograr los objetivos para lo cual fuera creada. No avanza inclusive, sea por su integración confrontando inicialmente en la elección de sus propias autoridades que permitirían su funcionamiento, agravado todo por las dificultades para obtener quórum e inclusive no ha podido establecer el dictado de su reglamento de funcionamiento.

El DNU 70/23 para determinar su aceptación o rechazo, solo pudo ser tratado por la Cámara de Senadores, y de Diputados en el primer semestre de 2024, es decir sin que la Comisión Bicameral actuara dentro del procedimiento fijado por la ley 26112.

Al no haber existido un doble rechazo legislativo, de ambas cámaras, el marco jurídico general del D.N.U. 70/23 sigue rigiendo en el país. Se encuentra técnicamente vigente, en todo el articulado que no haya sido suspendido en alguna de sus partes, por una medida cautelar judicial.

9. Volviendo al tema de esta presentación tenemos que mencionar nuevamente, el pormenorizado artículo del Diario La Ley del viernes 12 de abril de 2024, del Dr. Fabian P. Schinca (e) que lleva el título de : «Impacto del DNU 70/2023 en la Aviación Civil. Anteproyectos y aspectos pendientes de su reglamentación, donde es necesario que nos remitamos, y hagamos nuestras sus observaciones en el tiempo en que fueron publicadas.

Como bien lo señala en el Decreto 70/2023, se introducen modificaciones al régimen de la aviación civil, algunas de las cuales podrían ser consideradas de carácter refundacional. Considera acertadamente el Dr. Schinca que el D.N.U. 70/23, representa un cambio de paradigma en la política aerocomercial de Argentina, que apunta a una mayor desregulación y liberalización del mercado, con el objetivo de fomentar la competencia, la conectividad y el desarrollo económico y turístico.

El análisis que se realiza por el doctrinario Dr. Schinca en el diario La Ley del 12/04/2024, con fundadas observaciones, es meritorio y profundo. Con posterioridad, a la publicación, varias cuestiones del Decreto 70/2023, señaladas fueron plasmadas en decretos posteriores y resoluciones de ANAC, que en forma brevísima nos referiremos más adelante.

Se refirieron también al Dto.70/23, otros doctrinarios que como el Dr. Schinca realizaron sus comentarios a comienzos del año 2024. Así el Dr. Arana Tagle Luis A «Nuevo marco regulatorio para la actividad aerocomercial, el Dr. Fernando Dozo - Gil Gomez Victor D. «Modificaciones al derecho aeronáutico a través del DNU 70/2023, ambos publicaron sus aprecia-

ciones también en La Ley. También la Dra. María Victoria Zalazar Fandiño, en un artículo publicado por el Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial que preside el Dr. Carlos María Vasallo.

**10.** Con posterioridad al Decreto 70/2023, el Honorable Congreso de la Nación sanciona la Ley 27742, llamada LEY DE BASES Y PUNTOS DE PARTIDA PARA LA LIBERTAD DE LOS ARGENTINOS, ( Boletín Oficial el 8/7/2024) en que se ratifica la emergencia pública que había sido también materia del primer artículo del Decreto 70/2023.

En la Ley 27742, también declara, ahora con la participación del H. Congreso de la Nación, la emergencia pública que se declara en materia administrativa, económica, financiera y energética por el plazo de un año, delegando en el Poder Ejecutivo Nacional las facultades dispuestas por la ley 27742, vinculadas a materias determinadas de administración y emergencia, en los términos del artículo 76 de la Constitución Nacional.

**11.** Desde el Decreto 70/2023, del 21/12/2023, y luego que el Honorable Congreso de la Nación sancionara la Ley 27742, (B.O 08/07/2024) llamada LEY DE BASES Y PUNTOS DE PARTIDA PARA LA LIBERTAD DE LOS ARGENTINOS, la sucesión de Decretos por parte del Poder Ejecutivo Nacional no se ha detenido.

Se han recogido en los Decretos posteriores, las recomendaciones que se efectuaran en las 19 Jornadas nacionales y varias de las observaciones de inconsistencias, omisiones imprecisiones, etc. que bien había señalado el Dr. Schinca en el Dto 70/23 y otros doctrinarios que se refirieron al Dto. 70/2023.

**12.** En el plexo normativo del Derecho Aeronáutico en Argentina, desde el D.N:U: 70/2023, al presente, tenemos un esquema de refundación por sucesivos y posteriores decretos, del Código Aeronáutico y leyes complementarias, que como bien lo definió el Dr. Fabián P. Schinca «se introdujeron modificaciones al régimen de la aviación civil, algunas de las cuales podrían ser consideradas de carácter refundacional, en el marco de la emergencia pública.

Reiteramos una refundación por el Decreto 70/23 y al presente, con decretos sucesivos posteriores al mencionado, como también por las resoluciones, en continua emisión, cambios y actualización por parte de la autoridad aeronáutica Nacional que es la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (A.N.A.C.).

**13.** Estamos contestes en toda la normativa de los decretos que han sido publicados en el Boletín Oficial sancionados por el Poder Ejecutivo Nacional, en cuanto se refieren a las cuestiones técnicas operativas, sea en el espacio aéreo como en la infraestructura de la aviación civil, y que configuren ORDEN EN EL AIRE, y se adecuen a la normativa O.A.C.I., como bien se señala en la octava conclusión de las 19 Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial como la normativa establecida de acuerdo a los Tratados Internacionales de Derecho Aeronáutico ratificados por Argentina, como lo es Montreal 1999 ratificado por Ley 26451 (B.O. 13/01/2009).

14. Excede esta presentación analizar todos los decretos que han sido publicados en el Boletín Oficial con sus respectivos anexos, con posterioridad al D.N.U. 70/2023, los cuales como varios de los que referencio derogan, modifican y/o sustituyen artículos del Código Aeronáutico, decretos, resoluciones y normas complementarias.

Seguidamente destaco los siguientes;

a-) Decreto 599/2024 (B.O. 10/07/2024), Deroga varios decretos y resoluciones y aprueba la reglamentación del artículo 110 del Código Aeronáutico Asignación de capacidad y/o frecuencias para los servicios aéreos Nacionales e internacionales que se encomienda a la Secretaría de transporte del Ministerio de Economía. Dos anexos, en su anexo uno el artículo que se refiere al Reglamento de acceso a los mercados aerocomerciales. Destaco como dirigente que he sido de la Federación Argentina de Aeroclubes, que el artículo 27 señala que los Aeroclubes podrán obtener las autorizaciones aerocomerciales para explotar servicios de transporte aéreo y servicios aeroportuarios operacionales y de rampa en general, siempre que se cumpla con la normativa vigente y se obtengan los certificados de explotador correspondientes, emitidos por la autoridad aeronáutica entre otras disposiciones, enriqueciendo el Decreto 3039/1973. . El anexo dos de este Decreto 599/2024, en sus ocho artículos ordena la reglamentación del artículo 110 del Código Aeronáutico.

15. b) Decreto 639/2024 (B.O. 19/07/2024) con un anexo de 61 artículos , Aprueba la reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves, establecido en la Ley 17285 y sus modificatorias. Deroga el decreto 4907/73 sus modificatorios y complementarios. Funcionará en el ámbito de ANAC y tendrá por objeto la registración digital, remota y ágil de ls aeronaves y/o de sus motores, con jurisdicción en todo el territorio de la República Argentina, rigiéndose en su actividad por los principios de libertad contractual, seguridad, buen fe, economía procedimental, celeridad, unicidad del Estado, dinamismo, internacionalidad, integralidad, comunicación directa y eficacia. Será este registro público, digital y de acceso remoto. Los documentos tendrán formato digital con las medidas de seguridad que garanticen la conservación y trazabilidad de todas las registraciones y archivos.

16. c) Decreto 809/2024 (B.O. 10/09/2024) con tres anexos., Aprueba el Reglamento del Contrato Aéreo de pasajeros y Equipaje. Protección de los Derechos del Pasajero usuario del transporte aéreo (art. 1) . Con un anexo el número uno que se compone de setenta y dos artículos. Aprueba este Decreto 809/24, las condiciones generales del Contrato de transporte aéreo de Carga, en su artículo 2, con un anexo de diecisiete artículos.

Aprueba el Reglamento de pagos indemnizatorios adelantados a la liquidación final de la indemnización que pudiere corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil Comercial por el artículo tercero y el anexo tres. que lo integra también con doce artículos.

En el Capítulo II el Decreto 809/2024, en su artículo 4, trata de la resolución electrónica y alternativa de conflictos de Pasajeros y usuarios del transporte aéreo, y por el art. 4 la creación del Servicio de conciliación en la órbita de la secretaría de Transporte.

Crea un procedimiento especial electrónico /digital, voluntario y lo regirán los principios de celeridad, intermediación, informalidad, gratuidad, trato digno y virtualidad. No se requerirá patrocinio letrado a las partes intervinientes, sin perjuicio de que tendrán el derecho de concurrir

con este. Crea el Registro Nacional de Conciliadores. Disposiciones posteriores y algunos reclamos profesionales modificaron posteriormente esta normativa.

Por el Decreto 809/2024, se hizo lugar a que se instara a la autoridad nacional a esta actualización de la reglamentación del contrato de transporte, de acuerdo a las conclusiones segunda y tercera de las 19 Jornadas del 23 y 24/11/2023 de San Isidro.

17.d) Decreto reglamentario 825/2024. (B.O.16/09/2024), aprueba la reglamentación del artículo 2do de la Ley 17285 y sus modificatorias (Código Aeronáutico) que como anexo II forma parte de este presente decreto. Se refiere el mismo a que siendo la actividad aeronáutica civil aerocomercial pública o privada declarada como servicio esencial de acuerdo al nuevo artículo 2 establecido por el Decreto 70/2024, en los conflictos de trabajo y toda medida de acción directa que lo afecten deberán observar la reglamentación derivada de este decreto reglamentario siendo la autoridad de aplicación la secretaría de Trabajo, empleo y Seguridad Social del Ministerio de Capital Humano.

18.e) Decreto 941/2024 (B.O. 22/10/2024) AUTORIDAD DELEGADA: Es la normativa que incorpora al Código Aeronáutico modificaciones sustanciales, especialmente en el régimen de delegaciones de autoridad en la aviación civil, que personalmente considero refundacional, como las del Dto. 70/23, en el marco de la emergencia pública.

El artículo 2, conjuntamente con el 2 bis y el 2 ter, del Código Aeronáutico constituyen sin dudas un nuevo paradigma en la Aviación Civil Argentina.

Precisa como autoridad aeronáutica Nacional y su ejercicio en la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) la que establecerá o dictará todas las normas de seguridad operacional de la Aviación Civil y su sistematización. Para ello, salvo que corresponda que tales normas sean establecidas por la autoridad competente de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, la autoridad aeronáutica nacional se encuentra facultada a regular los lineamientos necesarios para la implementación de los anexos técnicos de los convenios internacionales sobre la materia de su competencia y otorgar exenciones al cumplimiento de los requisitos reglamentarios, siempre que se encuentre garantizada la seguridad operacional. Dicha autoridad deberá establecer las condiciones para su evaluación y publicación. Sustituye este Decreto 941/2024, los artículos 12, 76 y 208 de la Ley 17285, actualizada a la fecha y sus modificatorias. Deroga el artículo 108 y sus modificatorias del Código Aeronáutico.

Reafirma lo establecido en el Dto. 70/2023, e incorpora al Código Aeronáutico la categorización que compartimos en cuanto a que la aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial.

Precisa la autoridad de la aeronáutica civil en ANAC, y el plexo normativo por el cual se rige.

La atribución que se confiere a ANAC para delegar en personas humanas o jurídicas, es de dubitativa consideración por varios doctrinarios.

No obstante, los hechos que crean Derecho, el tiempo transcurrido, las circunstancias, entorno, el dinamismo del hecho aviatorio, hacen necesaria la delegación de autoridad, controlada y chequeada en el cumplimiento de sus requisitos por la ANAC la cual, ha dado andamiaje administrativo y real a tales delegaciones.

El Decreto 941/2024, en su artículo artículo segundo, que se incorpora como artículo segundo Ter en el Código Aeronáutico, ha previsto que ANAC, pueda delegar las funciones relativas a las evaluaciones y certificaciones médicas aeronáuticas y su fiscalización, las certificaciones y aprobaciones de aeronavegabilidad y operaciones, la expedición de certificados de idoneidad y su fiscalización, así como también la fiscalización de los aeródromos, de los servicios aeroportuarios y de los servicios de Navegación aérea, garantizando la seguridad operacional. A tal fin establecerá (A.N.A.C. como autoridad Aeronáutica Nacional) las condiciones de idoneidad y requisitos que deberán acreditar, como también los procedimientos a través de los cuales se fiscalizará el ejercicio de la encomienda realizada.

19.f) Decreto 338/2025. (B.O. 20/05/2025) Produce una profunda reforma al régimen de aviación Civil, por cuanto apunta a desregular el mercado aerocomercial y adecuarlo a estándares internacionales.

Sustituye los artículos 42, 88, 99, 101 , 103, 104, 107 y 109 del Código Aeronáutico, con las modificaciones. Deroga este Decreto 338/2025, los artículos 106 y 111 del Código Aeronáutico Ley 17285 y sus modificatorias . Fundamenta que se desregula para promover la libre competencia e incorpora en forma expresa el domicilio electrónico contractual en el Código Civil y Comercial .

20.g) Decreto 378/2025 (B.O. 4/06/2025.) Reglamentó el Título V del Código Aeronáutico y sus Decretos y leyes complementarias, es decir los artículos 76 al artículo 90.

Modificó los tiempos máximos de servicio, las horas de vuelo y los períodos de descanso de las tripulaciones de la aviación civil.

La Sala V de la Cámara Nacional del Trabajo dictó una medida cautelar que suspende sus efectos por cuestionamientos vinculados a la seguridad operacional y el descanso de los trabajadores de la actividad aeronáutica . El amparo fue presentado por la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas. Los argumentos centrales del Tribunal se basaron en la omisión de consulta a los sectores involucrados, como también carencia de estudios científicos previos, dando verosimilitud al reclamo gremial respecto a que la flexibilización horaria incrementa la fatiga operacional, e incrementa el peligro directo de la seguridad de los vuelos y la vida de las personas.

Cabe preguntarnos si quienes elaboraron el Decreto 378//2025, realizaron un estudio pormenorizado del Personal Aeronáutico a la luz de la normativa de O.A.C.I., como también si los integrantes de la Sala V de la Cámara Nacional del Trabajo, también realizaron un estudio pormenorizado, y contaron con el apoyo de la normativa internacional y anexos técnicos de O.A.C.I.

El Poder Legislativo ha delegado sus funciones en el Poder Ejecutivo en todas las reformas a la legislación aeronáutica. Como recomendáramos en la octava conclusión de las 19 Jornadas de Derecho Aeronáutico y Espacial del 23 y 24 de noviembre del año 2023, el requerimiento de la asistencia de la Organización de Aviación Civil Internacional para la organización y adecuación de las funciones y responsabilidades de los organismos y las dependencias integrantes del sistema de aviación civil es un mandato obligatorio, sea para el Poder Ejecutivo, el Poder Legislativo y el Poder Judicial para munirse de las herramientas necesarias. (Octava conclusión de las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial. San Isidro del 23 y 24 de noviembre de 2023.

21.h) Decreto 456/2025. (B.O.08/07/2025), en 46 artículos Modifica, sustituye, reformula e incorpora artículos al régimen legal de la Policía de Seguridad aeroportuaria, que fuera establecido por la ley 26102 ( B.O. 22/06/2006). y que en el reordenamiento ministerial pasa a cargo del Ministerio de Seguridad Nacional.

Se crea el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria, integrado por representantes de la Dirección Nacional de Migraciones, de la Dirección General de Aduanas, del Servicio Nacional de Sanidad y calidad agroalimentaria, de la Dirección Nacional de Habilitación, Fiscalización y Sanidad de Fronteras, Subsecretaría de Transporte aéreo, ORSNA, ANAC, EANA y toda autoridad u organismo responsable de la prestación de los servicios de tránsito aéreo o control del tráfico aéreo de la aviación civil.

Cada uno de los Decretos mencionados necesitan un análisis pormenorizado, que podrá ser materia de futuras sendas jornadas.

22.i) REGLAMENTACIONES DE ANAC: He considerado algunas de las reglamentaciones, como lo es la actual para los vehículos aéreos pilotados a distancia (RPA/RPAS), conocidos como drones, se rige por la Resolución ANAC N° 550/2025 (B.O. 7/08/2025) de la Administración Nacional de Aviación Civil. Esta normativa simplificó las exigencias y adoptó la nomenclatura de la OACI, dividiendo las operaciones en tres categorías principales según el nivel de riesgo. Eliminó licencias obligatorias para equipos de hasta 25 kg y adopta normas internacionales de la OACI.

Esta Resolución ANAC N° 550/2025 (B.O. 7/08/2025) recobe en parte sustancial la cuarta conclusión de las 19 jornadas en cuanto a la regulación de la aviación pilotada a distancia (RPA).

23.j) La Resolución ANAC N 177 (B.O. 27/02/2026) se refiere a enmiendas a partir de las regulaciones Argentinas de Aviación Civil, con tres anexos.

24.i) La resolución ANAC 188 (B.O. 1/4/2026) reglamenta el Servicio de conciliación para pasajeros y usuarios de transporte aéreo creado por el Decreto 809/2024.

25.j) La resolución ANAC N 311/2026 (B.O. 22/5/2026), se refiere a enmiendas. Modifica las Regulaciones Argentinas de aviación Civil en cuanto a reglas generales de vuelo y operación aeronáutica en general. El Derecho de paso y velocidad de las aeronaves de acuerdo a las alturas de vuela. El tránsito en aeródromos y disposiciones reservadas a aeronaves que posean certificados de Aeronavegabilidad Especial, categoría deportiva, liviana y las limitaciones de su operación.

26.k) La resolución ANAC N 533 /2026 (B.O. 31/07/2026) aprueba los Procedimientos Generales «Meteorología», con fecha de aplicación desde el 1/8/2026, que cuenta con un anexo de doscientas dieciocho páginas.

## **CONCLUSIONES**

**Primera.** Reconociendo que los hechos crean Derecho, y la delegación legislativa conferida por el H. Congreso Nacional al Poder Ejecutivo Nacional, cuenta con apoyo constitucional, las reformas del Código Aeronáutico, leyes complementarias, decretos y resoluciones ANAC, configuran y conforman el actual plexo normativo vigente.

**Segunda.** La desregulación que conlleva que A.N.A.C. como autoridad aeronáutica nacional, confiera delegación de facultades propias en terceras personas, debe tener control y fiscalización, con continua asistencia de OACI, para la organización y adecuación de las mismas y responsabilidades emergentes.

## **ALGUNAS DE LAS CITAS REALIZADAS y BIBLIOGRAFÍA REFERIDA EN EL PRESENTE TRABAJO**

**a)** Primer Jornada Nacional de Derecho Aeronáutico, noviembre 1967. Universidad Nacional del Litoral. Artículos en conflicto 98, 99, 106 y 111 del Código Aeronáutico. Sus actas, programas y discursos de apertura fueron recopilados en los cuadernos y registros históricos de la Universidad Nacional del Litoral en el año 1976.

**b)** La normativa O.A.C.I. Por Decreto-Ley 15110/46 (B.O. 10/07/1946) Argentina, adhiere al Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, a la Convención de Aviación Civil Internacional y al Convenio relativo al Tránsito de los servicios internacionales, firmados en Chicago, USA el 7/12/1944.

El Honorable Congreso de la Nación Argentina, por Ley 13891 (B.O. 15/12/1949) ratifica numerosos decretos-leyes sancionados anteriormente por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, entre los cuales el de adhesión mencionado.

Por decreto 29994/49 (B.O. 15/12/1949) del año 1949 el Poder Ejecutivo Nacional promulgó la Ley 13891.

El Honorable Congreso Nacional por Ley 14307 sanciona el 15 de julio de 1954, promulga el 4/08/1954, y se publica en el Boletín Oficial el 18/08/1954, el primer Código Aeronáutico.

Fue reemplazado por el Decreto-Ley 17.285 de 1967, el cual con sus respectivas reformas sigue vigente en el país.

**c)** D.N.U. 70/2023 (Boletín oficial del 21/12/2023), denominado BASES PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA ECONOMÍA ARGENTINA. Algunos de los artículos del Título IX, AEROCOMERCIAL 178 A 248.

**d)** Constitución de la Nación Argentina, comentada y concordada, 4ta edición Tomo II, página 260 y siguientes. María Angélica Gelli. La Ley 5 reimpresión año 2012.

**e)** Manual de la Constitución Reformada. Tomo III, páginas 22/23 y siguientes. Germán J. Bidart Campos, Ediar Segunda Reimpresión 2001.

**f)** Diario La Ley del viernes 12 de abril de 2024, del Dr. Fabian P. Schinca. Diario La Ley Impacto del DNU 70/23 en la aviación civil. Anteproyectos y aspectos pendientes de su regulación. Pormenorizado análisis de cada artículo, proyecciones, en trece páginas, con apoyo doctrinarios, antecedentes y demás citas y bibliografía citada.

**g)** Breve análisis comparativo de las modificaciones al Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) propuestas por el Decreto de Necesidad y Urgencia N°70/2023.- Por María Victoria Zalazar Fandiño. Publicado por el Centro de Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial que preside el Dr. Carlos María Vasallo.

...



COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO



COLEGIO DE  
ABOGADOS  
Avellaneda - Lanús



Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA

# XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL



Eje Temático 2

## “PROTECCIÓN AL PASAJERO”

## PROTECCIÓN AL PASAJERO. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL

Por Miguel A. Cejas<sup>1</sup>

### I. INTRODUCCIÓN

Este trabajo analizará la protección al pasajero en el transporte aéreo nacional e internacional.

En la actualidad existe una controversia entre el Derecho Aeronáutico y la Ley de Defensa del Consumidor, con doctrinarios que defienden ambas normas.

El análisis de la actual jurisprudencia nos brindará una guía para invocar ante los Magistrados.

### II. ARGUMENTOS ENCONTRADOS

Quienes defienden las normas de la **Ley de Defensa del Consumidor** – Leyes 24 240 y 26 361 -, sostienen: que el pasajero es un consumidor del transporte aéreo, que es la parte más débil de la relación contractual, ya que no puede modificar las cláusulas del contrato, y que las citadas normas, ahora tienen rango constitucional, concretamente en el artículo 42. Y además, las normas que favorecen al consumidor, ahora se encuentran en el Código Civil y Comercial, desde el artículo 1092 al 1122.

Quienes sostienen la primacía del **derecho aeronáutico**, argumentan que es una rama autónoma del derecho, establecida por el artículo 2 del Código Aeronáutico – Ley 17 285 -, a su vez, el Convenio de Montreal de 1999, en su artículo 29, expresamente dice que la responsabilidad del transportista será la regulada por el Convenio, y la indemnización siempre debe ser de naturaleza compensatoria, no admitiéndose una indemnización punitiva. Además, argumentan que el artículo 63 Ley de Defensa del Consumidor, estableció que deben aplicarse las normas del Código Aeronáutico, los Tratados Internacionales y, supletoriamente las normas de la Ley de Defensa del Consumidor. Puede agregarse que el artículo 1281 del Código Civil y Comercial estableció que en el contrato de transporte, primero deben aplicarse las normas de las leyes especiales, en nuestro caso el Código Aeronáutico o el Convenio de Montreal.

### III. JURISPRUDENCIA

El artículo 63 de la ley n° 24.240 dispone que “para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley”. Quiere decir que sólo el contrato de transporte aéreo –es decir, está regido su celebración, cumplimiento y extinción predominantemente por el derecho aero-

---

<sup>1</sup> Miembro titular y Secretario del Instituto de Transporte, del Colegio de Abogados Avellaneda – Lanús. mcejas51@gmail.com

náutico debido a la autonomía que tiene esa rama del derecho, la cual se justifica por la complejidad técnica y económica de la actividad aeronáutica, de vasta proyección internacional. Por el contrario, **la demanda y oferta de pasajes, la intervención de las empresas de turismo, la financiación de las operaciones por parte de las entidades bancarias emisoras de las tarjetas y las administradoras de ellas –incluidos todos los servicios adicionales que se contraten por cualquier medio que sea– están comprendidos en el ámbito subjetivo de la Ley de Defensa del Consumidor (esta Sala, causa n° 2790/12 del 4/12/12; Sala II, causa n° 7819/23 del 21/5/24 y sus citas) y de la ley 25.065, en lo pertinente**

Esta doctrina fue emitida en el proceso: Poggi Mariana Marta contra Latam Airlines Group SA y otros sobre Daños y Perjuicios. Fallo del 10. 06. 2025 de la Cámara Civil y Comercial Federal, Sala 3, de la CABA, expediente CIV- 68 337 / 2019.

Esta doctrina judicial es la que se está imponiendo en la actualidad.

Si aplicamos el [ art. 2 del Código Civil y Comercial ] que nos dice... Que la Ley debe interpretarse por sus palabras.. No cabe duda, que el [ art. 63 de la Ley de Defensa del Consumidor ] es clara al respecto, primero deben aplicarse las normas del Código Aeronáutico y los Tratados Internacionales, y en subsidio la Ley de Defensa del Consumidor.

Muchos colegas en demandas por incumplimientos de contratos, por ejemplo, cancelación de vuelos, invocan las normas de la Ley de Defensa del Consumidor, pues además de solicitar una indemnización compensatoria, piden una indemnización punitiva. Sin embargo, la mayoría de los Jueces rechazan esta última indemnización invocando el ( art. 29 del Convenio de Montreal / 1999 ), que expresamente rechaza toda indemnización punitiva. Y además, los Magistrados argumentan que para aplicar dicha indemnización, debe probarse una grave negligencia de la empresa aérea.

Sin embargo, alguna ventaja procesal surge de la Ley de Defensa del Consumidor, pues al iniciar la demanda puede solicitarse al Juez, que el pleito se tramite como proceso sumarísimo, invocando el ( art. 53 LDC ).

De igual forma, invocando esta última norma, los consumidores pueden solicitar una exención respecto del pago de la tasa de justicia, inclusive la liberación de la imposición de las costas, en el caso que la demanda sea rechazada. La norma mencionada dice...Las actuaciones judiciales gozarán del beneficio de justicia gratuita.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia de la Nación se ha pronunciado y sentó la siguiente doctrina judicial: \* Que por lo demás el criterio de interpretación expuesto, coincide con la voluntad expresada por los legisladores en el debate parlamentario, que precedió a la sanción de la Ley 26 361, en el que se observa la intención de liberar al actor de este tipo de procesos de todos sus costos y costas, estableciendo un paralelismo entre su situación y la de quien goza del beneficio de litigar sin gastos \*.

Fallo del 14 10. 2021, en el proceso ( Adduc y otros c / AYSA SA s / Proceso de Conocimiento ), publicado en Fallos CS tomo 344, página 2841.

#### IV. EL DECRETO 809 DEL AÑO 2024

Esta novedad refuerza la doctrina judicial, ya que los consumidores del transporte aéreo

tienen a disposición nuevas normas que garantizan sus derechos, y conforme lo dispone el [ art. 2 del Código Aeronáutico ] los usos y costumbres de la actividad aérea, son aplicables en un proceso judicial.

El Decreto 809 / 2024 reglamentó el contrato aéreo de pasajeros y equipajes. Protección de los derechos del pasajero usuario del transporte aéreo.

Estableció la **nulidad de las cláusulas abusivas**, que afecten los derechos del pasajero, las que se tendrán por no escritas, conforme (art. 6).

Otra novedad, es la creación de un **servicio de conciliación para pasajeros**, de acuerdo al (art. 4).

Asimismo, el transportador, salvo caso fortuito, fuerza mayor o por causas imputables a terceros, debe **cumplir razonablemente con los horarios y los itinerarios** publicados e indicados en el contrato, conforme (art. 40).

Se trata de la defensa de los pasajeros, pero existen muchos más derechos garantizados.

El Decreto 809 / 2024 fue publicado en el Boletín Oficial el 10. 09. 2024.

## V. CONCLUSIÓN

**La controversia entre el Derecho Aeronáutico y la Ley de Defensa del Consumidor sigue vigente en el ámbito judicial.**

**Sin embargo, la jurisprudencia está evolucionando en el sentido que la Ley de Defensa del Consumidor debe aplicarse en forma subsidiaria.**

Como **anexo** al presente trabajo, adjunto los **derechos y obligaciones del pasajero**, en el transporte aéreo nacional e internacional.

## DERECHOS DEL PASAJERO

**1. Cancelaciones y reprogramaciones.** El Transportador aéreo está obligado a informar con una antelación de 14 días. Artículo 42, Decreto Nacional 809, año 2024, anexo I.

**2. El horario del vuelo**, es un elemento básico del contrato de transporte aéreo. Fue pactado por ambas partes. Artículo 40, Decreto 809, 2024, anexo I.

**3. El transportador se libera de responsabilidad por cuestiones climáticas graves. Artículo 40, Decreto 809,2024. Anexo I.**

**4. El retraso del vuelo** se sanciona con una indemnización, a cargo del transportador. Artículo 141 Código Aeronáutico y artículo 19, Convenio de Montreal, año 1999, para los vuelos internacionales.

**5. Si el retraso es mayor a 4 horas y hasta 8 horas.** El transportador está obligado a brindar refrescos y comidas. Artículo 43, Decreto 809, 2024, anexo I.

**6. Si el retraso es mayor a 8 horas**, además de los refrescos y comidas, el transportador, está obligado a brindar un servicio hotelero y traslados terrestres entre el aeropuerto y el hotel, y viceversa. Artículo 43, Decreto 809,2024, anexo I.

**7. En caso de pérdidas o daños a equipajes**, que se colocan en la bodega de la aero-

nave, el transportador, está obligado a abonar una indemnización. Artículo 149 Código Aeronáutico y artículo 17 Convenio de Montreal, de 1999.

**8. El transportador no es responsable, por pérdidas o daños al equipaje de mano,** ya que está al cuidado del pasajero a bordo de la aeronave. Artículo 54, Decreto 809,2024, anexo I.

**9. Existe una norma superior, para invocar, artículo 42, Constitución Nacional. “ Los consumidores y usuarios tienen derecho a un trato equitativo y digno “.**

### **OBLIGACIONES DEL PASAJERO**

**1. Presentarse en el aeropuerto con antelación.** Vuelos Nacionales dos horas. Vuelos Internacionales tres horas. Artículo 34, Decreto 809,2024, anexo I.

**2. Exhibir DNI o Pasaporte,** y Visa en caso necesario. Si hay menores, acreditar parentesco – partida de nacimiento o libreta de matrimonio -. Artículo 34, Decreto 809, 2024, anexo I.

**3. Cumplir con las normas de convivencia** a bordo de la aeronave. En casos graves, el Comandante podrá ordenar el desembarco del pasajero, en la primera escala. Artículo 49, Decreto 809, 2024, anexo I.

**4. En casos de pérdidas o daños a los equipajes que se encuentran en la bodega,** antes de retirarse del aeropuerto, **presentar un reclamo** ante el transportador. Artículo 148 Código Aeronáutico y artículo 31 Convenio Montreal, 1999. Caso contrario, pierde la indemnización.

...

## **TENSIONES ENTRE EL DERECHO DE USUARIOS Y CONSUMIDORES CON EL DERECHO AERONÁUTICO, A PROPÓSITO DEL DECRETO 809/2024**

**Por Francisco Lozada**

### **CONCEPTOS DE CONSUMIDORES, USUARIOS Y PASAJEROS**

Al efecto de la presente exposición, vamos a partir de encontrar la acepción que nos da la Real Academia Española a estos términos para luego acercarnos a las definiciones que nos da el ordenamiento jurídico.

Respecto del consumidor la segunda acepción en el diccionario de la RAE; lo define como aquella persona que adquiere productos de consumo o utiliza ciertos servicios.

Al usuario lo define en su primera acepción como aquella persona que usa algo.

Respecto del término pasajero en su tercera acepción lo define como aquella persona que viaja en un vehículo, especialmente en avión, tren, barco, etc. sin pertenecer a la tripulación.

### **LA CUESTIÓN EN EL CCCN Y LA LEY 24240**

El vigente Código Civil y Comercial, en su artículo 1092 define al consumidor/usuario como la persona física o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. Queda equiparado al consumidor quien, sin ser parte de una relación de consumo como consecuencia o en ocasión de ella, adquiere o utiliza bienes o servicios, en forma gratuita u onerosa, como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social.

Dicha definición fue también incorporada por la ley que sancionó dicho cuerpo legal a la Ley 24240 de Defensa del Consumidor en su artículo 1°.

Respecto de estos artículos se ha dicho que “Se han establecido mínimos legales que actúan como un “núcleo duro” de tutela, los que pueden ser ampliados por la legislación específica, mas no limitados. En la interpretación de las normas, de las relaciones jurídicas y de los contratos, lo establecido en el Código debe ser considerado el mínimo legal previsto para la protección. Se trata de un ámbito donde las relaciones jurídicas entre los particulares se encuentran atravesadas por el interés público y limitadas por el orden público protectorio; pues es claro que en un sinnúmero de actividades cotidianas los consumidores se encuentran expuestos a riesgos que no pueden controlar, para lo que se hace necesaria la intervención de agencias u órganos públicos que aseguren el control de la actividad, generalmente por medio de entes reguladores o de superintendencia, a fin de evitar perjuicios para los consumidores, débiles en la relación jurídica”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> HERRERA, Marisa; CAMELO, Gustavo y PICASSO, Sebastián; *Código Civil y Comercial de la Nación Comentado*, T III, pág. 493, Ed. INFOJUS, Bs. As. 2015.

Expuesto brevemente lo anterior, nos preguntamos ¿qué es el transporte? Más allá de las innumerables y muy buenas definiciones que existen en doctrina respecto del mismo, de nuestra parte hemos sostenido desde hace ya muchos años que hay transporte cuando se conduce un desplazamiento de personas o bienes; desde un punto determinado hacia otro también determinado, distante el uno del otro<sup>2</sup>.

Luego, corresponde preguntarnos ¿qué tipo de contrato es el de transporte? Nosotros hemos sostenido que transporte es la conducción de la traslación (hecho físico primario) de personas o bienes desde un lugar determinado hacia otro también determinado, distante uno del otro, lo que constituye en esencia lo que denominamos idea fin o finalidad del transporte, que es ese desplazamiento conducido sin importar que se realice o no con finalidad de lucro<sup>3</sup>.

En consecuencia, de ello hemos dicho que el contrato de transporte, a nuestro juicio, siempre partiendo de la idea-fin que tenemos respecto del transporte, tiene dos especies. La primera, que llamamos comercial, es el supuesto que se da cuando una persona traslada una cosa o una persona desde un punto determinado hasta otro determinado o determinable, a cambio de una prestación cierta y determinada que deberá abonar el cargador o pasajero, asumiendo el primero los riesgos provenientes de todos los actos dirigidos a producir el desplazamiento de la cosa o la persona. A la segunda, la caracterizamos como aquella que se realice con ánimo de favor y gentileza y sin percibir contraprestación alguna, a la que denominamos contrato de transporte benévolo, figura que el Código Civil y Comercial excluye de tratar en este capítulo<sup>4</sup>.

Tal como oportunamente expresáramos en varias publicaciones referentes a la entrada en vigencia del Código Civil y Comercial, además de los referidos e históricos caracteres que tenía el contrato de transporte, este contenía uno nuevo, el de ser un contrato de consumo<sup>5</sup>.

Así también sostuvimos (y sostenemos) que esa postura se basa en que con la entrada en vigencia del Código Civil y Comercial no nos cabe duda de que el transporte también es un contrato de consumo (al menos, todos aquellos que sean prestados con un ánimo o fin de lucro), aunque para nosotros también quedan incluidos aquellos que se realicen a título gratuito o de benevolencia. Este criterio, tal como dijimos, había venido siendo sustentado en numerosos fallos de nuestra Corte Suprema, en cuanto al deber de seguridad y de pautas de confort que deben guardar los prestadores de estos servicios de transporte; ello en cumplimiento de las pautas genéricamente establecidas en el art. 42 de la Constitución Nacional.

A ello agregamos que dado el alcance de las definiciones que contiene el Código Civil y

---

<sup>2</sup> LOSADA, Francisco; *Hacia una Teoría General del Derecho del Transporte*, pág. 126, donde cita a VARANGOT, Carlos, *Tratado Transportes*, Ed. Perrot, Bs. As. 1952, pág. 9, quien sostiene, que “habrá transporte cuando se conduzca o provoque el desplazamiento de personas o cosas desde un punto o lugar a otro distante del primero; o bien: transporte es el acto por el cual se trasladan personas o cosas desde un punto a otro, por aire, agua o tierra.” El mismo autor cita a Malagarriga, para quien habrá “transporte cuando se haga recorrer un itinerario a una cosa o a una persona; es la operación de transferir de un lugar a otro cosas o personas”.

<sup>3</sup> LOSADA, Francisco; *Hacia una Teoría General del Derecho del Transporte*, Ed. Lerner, Córdoba, 2012, pág. 123, *Derecho del Transporte*, Ed. Astrea, Bs.As. 2018, pág. 57.

<sup>4</sup> LOSADA, Francisco; *Derecho del Transporte*, pág. 74.

<sup>5</sup> LOSADA, Francisco; *Derecho del Transporte*, 82.

Comercial, no vemos que existan excepciones a los contratos de transporte, sea cual fuere el medio utilizado, teniendo en cuenta primero que las normas que regulan las relaciones de consumo deben ser aplicadas e interpretadas conforme con el principio de protección del consumidor y el de acceso al consumo sustentable, más comúnmente conocido como in dubio pro consumidor, al establecer que en caso de duda “sobre la interpretación de este Código o las leyes especiales, prevalece la más favorable al consumidor” (art. 1094), y que cuando existen dudas “sobre los alcances de su obligación, se adopta la que sea menos gravosa” para el consumidor” (art. 1096). Es decir que, dado el alcance de estos preceptos, no dudamos en que, ante un contrato cuya inteligencia deba ser desentrañada sobre si se trata o no de un contrato de consumo, se deberá estar a la posición que resulte más favorable al consumidor, dada la amplitud de personas que caen bajo esta figura. Así cualquier persona que integra una cadena de producción o comercialización de servicios, que se vea afectada por un contrato de transporte, se verá beneficiada por esta normativa, quedando desplazada la contenida en el ámbito específico del transporte<sup>6</sup>.

Recientemente, Romualdi, Bianchi y Palacio, han desarrollado in extenso esta temática que ha traído importantes discusiones, desde aquellos que han negado el carácter de consumidor al pasajero hasta aquellos que entendemos que los principios generales que hacen al Derecho del Consumo no pueden ser desconocidos por aquellos ordenamientos particulares que regulan las prestaciones de los servicios de transporte en determinados medios o modos de transporte<sup>7</sup>.

Dominedó afirma que la unidad del ordenamiento no excluye la formación de unidades menores, jerárquicamente subordinadas, si no se quiere ofender contra toda utilidad social, la necesidad de distinguir varias ramas del Derecho, según su objeto específico, por el hecho de que son históricamente mudables. A su entender los principios del sistema especial son la resultante de una confluencia armónica de elementos particularistas y generales de la materia. Para Dominedó una zona jurídica logra justificar se le asigne una elaboración sistemática cuando por la importancia social de sus características técnicas le es aplicada a una masa amplia y homogénea de reglas especiales e idóneas. Tal sería el factor decisivo que valide una elaboración lógica de carácter general<sup>8</sup>.

En síntesis, coincidimos que pueda decirse que la figura contractual tiene una parte idéntica y común, cualquiera sea el modo y el medio empleado: en todos los casos, existe una obligación de resultado a cargo del transportador que consiste en entregar las mercaderías en destino al consignatario o propietario en las mismas condiciones en que las recibiera o en llevar al pasajero sano y salvo a destino. Ello nos lleva a considerar su naturaleza jurídica como la de una locación de obra. Podría expresarse que el contrato de transporte reúne caracteres propios del derecho común, sin que resulte axiológicamente necesario introducirlo en el sistema autonómico del derecho marítimo o del derecho aeronáutico, como tampoco en ese

---

<sup>6</sup> LOSADA, *Derecho del Transporte*, pág. 84.

<sup>7</sup> BIANCHI, Juan M.; ROMUALDI, Emilio E; PALACIO, Eduardo, en *Contrato de Transporte Aéreo*, Dir. Emilio Romualdi, Ed. Astrea, Bs. As. 2026, pág.43 y pág. 219

<sup>8</sup> Citado por BENGOLEA ZAPATA, *Teoría General del Derecho de la Navegación*; Ed. Plus Ultra, Bs. As. 1976, pág. 36

«tertium genus» que sería el derecho de la navegación. Creemos que cada uno tiene un objeto distinto, pero que comparten un tronco común y la finalidad que persiguen<sup>9</sup>.

## LOS PRINCIPIOS QUE INFORMAN AL DERECHO DEL CONSUMO

Desde la reforma de la Constitución argentina en 1994 se puede identificar un elemento esencial en la fundamentación del derecho del consumidor, esto es el artículo

42. La reforma fortaleció el sistema jurídico destinado a controlar abusos e inequidades en un contexto social en transformación. Respaldó el enfoque de los denominados nuevos derechos y garantías, orientados principalmente a proteger la dignidad humana, y en particular los derechos de incidencia colectiva.

Así, cabe señalar que la Constitución, norma de máxima jerarquía a nivel local e internacional, esencial para un Estado, consagra los derechos sociales de los individuos, salvaguardados por el derecho constitucional en su totalidad. Ello resulta de la incorporación de los derechos de tercera generación, también denominados de solidaridad, los cuales emergen como respuesta a nuevos desafíos sociales, culturales y ambientales y más recientemente los tecnológicos que enfrenta la sociedad actual.

Lo expuesto no es sino una respuesta a la necesidad de una protección ampliada de los consumidores/usuarios, debido a su creciente vulnerabilidad y la insuficiencia de los mecanismos existentes para abordar de manera efectiva las problemáticas de las relaciones de consumo. La integración del derecho del consumidor en el ámbito constitucional representó un avance esencial para enfrentar eficazmente las situaciones en las que los consumidores estaban desprotegidos ante prácticas comerciales abusivas.

Por ello el artículo 42 de la Constitución nacional incorpora los derechos de consumidores y usuarios como un principio general del derecho, establece una doble garantía en la que el Estado debe otorgar de protección y salvaguarda de los intereses de los ciudadanos frente a las relaciones de consumo para la regulación de la actividad económica, tanto pública como privada, de modo tal que trasciende el ámbito del derecho privado. A ello se debe agregar que los derechos del consumidor tienen reconocimiento en tratados internacionales que contemplan parte de los derechos humanos; en la esfera del derecho constitucional, como una subcategoría de derechos fundamentales; y dentro del derecho privado en ámbitos disímiles como los contratos y la responsabilidad por incumplimiento.

De esto se infiere y así surge del ordenamiento normativo consumeril antes referido los siguientes principios:

**Principio de Protección:** Este principio establece que los consumidores deben recibir protección contra prácticas comerciales desleales o engañosas (artículo 1094 CCCN y artículo 3 LDC). Este principio se expresa en tres formas: a) regla in dubio pro consumidor; b) regla de la norma más favorable; y c) regla de la condición más beneficiosa.

A su vez y como sostiene Bueres el hecho de que “el derecho de usuarios y consumido-

---

<sup>9</sup> LOSADA, *Hacia una Teoría General*, pág. 288

res sea un derecho protectorio importa el abandono del principio de la igualdad formal ante la ley, propio del esquema clásico del derecho civil y comercial, para proteger a la que es la parte más débil, que se encuentra inerme frente a las empresas y a los profesionales con los que se relaciona. El derecho protectorio consiste en contemplar, entonces, esa imposibilidad que tenemos los consumidores de juzgar por nosotros mismos calidades, precios, materiales de elaboración, condiciones y modalidades de contratación, modos de uso y demás aspectos. La situación de campo caracteriza a la posición del consumidor frente a la relación de consumo como la de la parte más vulnerable de la misma (situación de débil jurídico). A tal desigualdad natural, se propicia corregirla mediante desigualdades jurídicas, inclinando el derecho para el lado contrario de la realidad, lo cual converge en la formulación del derecho de consumo como derecho tuitivo o protectorio. El principio de protección al consumidor incluye el de la aplicación de la norma más favorable, que se contempla en el artículo en este artículo 1094 del CCCN<sup>10</sup>.

**Principio de Información:** Los consumidores tienen derecho a recibir información clara, precisa y completa sobre los productos o servicios que están adquiriendo (artículo 1100 CCCN y artículo 4 LDC). El proveedor está obligado a suministrar al consumidor en forma cierta, clara y detallada todo lo relacionado con las características esenciales de los bienes y servicios que provee, y las condiciones de su comercialización.

**Principio de Libre Elección:** Los consumidores tienen derecho a elegir libremente entre diferentes opciones de productos o servicios, sin ser sometidos a prácticas coercitivas o restrictivas, consagrado en el artículo 42 de la CN el cual consiste en la libertad individual del consumidor de acceder a una amplia variedad de productos o servicios para elegir aquel que más le convenga a sus deseos y necesidades, a precios competitivos. Para ello es necesario asegurar la existencia de una libre competencia que permita una oferta variada a precios competitivos. En el caso de encontrarnos con un oferente monopólico, debemos ampararnos en la seguridad de poder exigir calidad, servicio satisfactorio y precio justo.

**Principio de Seguridad:** Los consumidores tienen derecho a utilizar productos o servicios que sean seguros para su salud y bienestar. Por ejemplo, si un producto presenta un riesgo para la salud del consumidor debido a un defecto de fabricación, se estaría violando este principio (artículo 9 CCCN y 5 LDC). Así, el proveedor, en términos genéricos, debe asegurar que ninguno de estos tres elementos mencionados (productos, servicios, infraestructura) colocará al consumidor, contratante, beneficiario o expuesto, en un estado de riesgo o le hará sufrir daños en sus bienes o persona, integridad económica y/o psicofísica. Si ello sucede los daños ocasionados serán imputados al proveedor o prestador del servicio por medio de este factor objetivo de atribución de la responsabilidad.

**Principio de Reparación:** Los consumidores tienen derecho a recibir una compensación adecuada en caso de sufrir daños o perjuicios como resultado de un producto o servicio defectuoso. El principio de reparación plena (o integral) en el derecho del consumidor en Argentina está consagrado de manera general en el Artículo 1740 del Código Civil y Comercial de la Nación, que exige dejar a la víctima en el estado anterior al hecho. En el ámbito del consumo, se complementa con la Ley de Defensa del Consumidor N° 24.240 (artículos 10 bis, 17 y 40 sobre responsabilidad solidaria y objetiva).

---

<sup>10</sup> BUERES, Alberto J, *Código Civil y Comercial*

**Principio de Educación y Divulgación:** Los consumidores tienen derecho a recibir educación y a ser informados sobre sus derechos y responsabilidades como consumidores. Por ejemplo, se puede promover la educación del consumidor a través de campañas de divulgación que brinden información sobre cómo realizar reclamaciones o evitar prácticas comerciales abusivas. El artículo 42 de la Constitución Nacional Argentina, que establece que las autoridades proveerán a la educación para el consumo. A nivel legal, se detalla específicamente en los Artículos 60 y 61 de la Ley Nacional de Defensa del Consumidor N° 24.240, los cuales imponen al Estado el deber de formular planes educativos y fomentar una ciudadanía informada.

### LOS PRINCIPIOS CONTENIDOS EN EL DECRETO 809/2026

El Decreto, no sólo aprueba el nuevo Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros, Equipaje y Protección de los Derechos del Pasajero Usuario del Transporte Aéreo (que se acompaña como Anexo I) (el «Reglamento») y las Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo de Carga, sino que también se aprueba el Reglamento de Pagos Indemnizatorios Adelantados a la Liquidación Final de la Indemnización que pudiere corresponderle en caso de muerte o lesión corporal a los pasajeros que sean víctimas de un accidente de aviación civil comercial. Para esta presentación sólo nos ceñiremos al Anexo I.

Si bien en apariencia el Reglamento mantiene varios puntos de contacto con la hoy derogada Resolución 1532, se han introducido previsiones que - en apariencia - recogen varias líneas argumentales de reclamos y/o defensa del transportador:

**Obligatoriedad de suministrar datos de contacto:** Los pasajeros (en forma directa o a través del intermediario que interviene en la emisión del pasaje) deberán consignar una casilla de correo electrónico o en su defecto un número de teléfono fijo y/o móvil que deberá estar operativo. De no cumplir con este deber, la aerolínea quedará eximida por la falta de información recibida por el pasajero (Art. 7).

**Deber de las aerolíneas de ofrecer un canal de comunicación:** Los pasajeros tienen derecho a “al menos un canal no presencial habilitado permanentemente para que éste pueda realizar reclamos, solicitar información y realizar gestiones sobre el contrato de transporte” (art. 8).

**Obligatoriedad de la oferta y publicidades. Irrevocabilidad:** Quizás uno de los puntos más importantes (y pro consumidor) tenga que ver con las previsiones sobre oferta y publicidad de las tarifas. El Reglamento en su artículo 14 prevé el carácter irrevocable de las ofertas realizadas por los transportistas, sin hacer distinción alguna sobre la posibilidad de que existan tarifas erróneas. “La oferta del Transportador dirigida a Pasajeros potenciales indeterminados es irrevocable y obliga a quien la emite durante el tiempo en que se realice, debiendo contener la fecha precisa de comienzo y de finalización, así como también sus modalidades, condiciones o limitaciones.”

Asimismo, se prevé la exoneración del transportista cuando la oferta sea realizada por un intermediario sin ajustarse a las condiciones de la aerolínea: “La oferta emitida por intermediarios y/o terceros ajenos al Transportador, que no respete los términos y condiciones de las

Regulaciones del Transportador y/o sus tarifas y cargos vigentes, sólo obliga a aquellos que la han emitido, y no obliga, ni es vinculante para este último.”

En el artículo 15 se prevé que “Las precisiones formuladas en la publicidad o en anuncios, prospectos, circulares u otros medios de difusión inclusive los virtuales, se tienen por incluidas en el contrato con el Pasajero y obligan al oferente. El Transportador está obligado a respetar los términos, plazos, condiciones, modalidades, excepciones y demás circunstancias conforme a las cuales hayan sido ofrecidos, publicitados o convenidos dichos servicios.” Estas normas van en línea con lo previsto en la Ley de Defensa del Consumidor 24.240<sup>11</sup>.

**Derecho a un trato digno:** El Reglamento también busca proteger a los pasajeros mediante su artículo 16 al establecer que “Durante el proceso de comercialización y ejecución del contrato de transporte aéreo, el Transportador garantizará al Pasajero el trato digno, respetuoso y equitativo. El Intermediario será el único responsable de la falta de trato digno, respetuoso y equitativo, durante toda su intervención.”

**Derecho de Revocación o arrepentimiento:** El Reglamento prevé en su artículo 19 la posibilidad de ejercer el derecho de revocación dentro de los 10 días de realizada la compra, sujeto a que la tarifa adquirida permita dicho arrepentimiento, por lo cual los pasajeros no tendrán derecho a la cancelación y reintegro del contrato en el caso de las tarifas no reembolsables.

Esta norma sigue lo dispuesto por la Resolución de la ANAC 329/2020, la cual disponía expresamente que la Resolución E-424 de fecha 1° de octubre de 2020 de la Secretaría de Comercio Interior del Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación (que obligaba a incluir un botón de arrepentimiento en los sitios web de venta) no resultaba aplicable a los contratos de transporte habida cuenta de la existencia de tarifas no reembolsables.

**Derecho de los pasajeros que requieran asistencia especial o posean condiciones médicas particulares:** en su artículo 31 se garantiza que “El Pasajero que, por sus condiciones físicas, sensoriales, intelectuales, mentales o etarias necesite una atención especial deberá notificar al Transportador con por lo menos cuarenta y ocho horas de antelación a la salida de su vuelo para realizar los arreglos pertinentes. El Transportador brindará check-in prioritario, gratuito, y asistencia según lo requerido, de conformidad con sus Regulaciones y sujeto a la disponibilidad de prestación de servicios por parte de los aeródromos.”

También se prevé que quien requiera de un acompañante en situaciones de emergencia o evacuación, deberá contar con un Pasajero Asistente, quien deberá pagar su propio pasaje.

---

<sup>11</sup> Véase “Rizzutto Hernán Ezequiel c/ United Airlines S.A. y otros/ ordinario”, Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, sala D, 15/07/2025, “Al haberse adquirido los pasajes a la tarifa fijada por la aerolínea en el contexto del ‘Travel Sale’, no parece razonable sostener que el consumidor pudo advertir que su bajo precio respondió a un error de la empresa, ni invocar la oponibilidad del principio de confianza, subsumido en el de buena fe (art. 9, CCCN.), como eximente de la responsabilidad enrostrada a la aerolínea. La igualación de los precios, incluso con los de las aerolíneas de bajo costo, es una práctica de competencia habitual en el sector, lo que refuerza la idea de que el bajísimo precio de los pasajes no fuera percibido por los destinatarios como una equivocación de la empresa aérea. Por otro lado, el hecho de que la compra del pasaje se efectuó en la Argentina y el consumidor no tenía por qué imaginar que la aerolínea al fijar la tarifa podría confundir el tipo de cambio o signo monetario, cuando la publicidad se dirigía al público argentino”.

**Pasajeros con necesidades médicas:** El artículo 32 reglamenta el caso de los pasajeros con necesidades médicas particulares y establece que “El Transporte de Pasajeros que presenten alguna condición médica particular y/o patología susceptible de agravarse durante el vuelo, enfermedad infectocontagiosa o convaleciente de cirugía, estará sujeto a la autorización del Transportador, conforme sus Regulaciones.” También en este caso se prevé el requerimiento eventual de un Pasajero Asistente, quien deberá contar con ticket propio.

**Pasajero gestante:** Por último, el artículo 33 incluye distintas provisiones en torno a las personas gestantes, entre ellas la prohibición de volar de aquellas personas que estén cursando la semana 39 de embarazo.

**Reintegro de multas por parte del pasajero a la aerolínea:** El Reglamento prevé la obligatoriedad de los pasajeros de reembolsar a la aerolínea aquellos gastos/multas que incurriera esta última por incumplimiento de los primeros a la normativa. Así, el artículo 37 dispone que “Si al Transportador se le requiere el pago o depósito de cualquier multa o penalidad o incurre en cualquier gasto a causa de la omisión del Pasajero en cumplir con leyes, Regulaciones, disposiciones, exigencias o requisitos de viaje o de exhibir los documentos requeridos, el Pasajero estará obligado a reembolsar al Transportador cualquier monto pagado o depositado y cualquier otro gasto ocasionado por dichos motivos.”

Este artículo es concordante con lo dispuesto por el Código Aeronáutico dispone en su artículo 130 que “En el transporte internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin la verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.”

**Pasajero “no-show”:** Los pasajeros que no se presenten al embarque (fenómeno identificado como no show) ahora no pierden el pasaje (como sucedía prácticamente en la mayoría de los casos), pero se verán forzados al pago de un cargo y podrán volar pagando la diferencia tarifaria correspondiente.

En tal sentido el art. 39 dispone que “Cuando un Pasajero no se presente al embarque en el lugar y a la hora acordados con el Transportador, o cuando no vaya a realizar su viaje y no lo notifique al Transportador conforme los plazos y los modos que se determinan en este Reglamento y/o lo acordado entre las partes al momento de celebrar el contrato, el Transportador podrá aplicarle un cargo para el cambio de fecha voluntario, en el caso que la tarifa lo permita. Todo cambio en una tarifa implicará una novación contractual debiendo abonar la diferencia tarifaria.”

**Obligaciones del transportista frente cancelaciones y demoras de vuelos:** El artículo 44 que “El Transportador quedará exento de proporcionar los Servicios Incidentales referenciados cuando:

La cancelación, retraso o reprogramación del vuelo o de un vuelo en conexión sea consecuencia de circunstancias meteorológicas, caso fortuito o fuerza mayor. No obstante, en estos casos, el Transportador deberá arbitrar todos los medios a su alcance a fin de que el pasajero reciba información adecuada y veraz sobre estas circunstancias; o

La cancelación, retraso o reprogramación del vuelo o de un vuelo en conexión haya sido informada al Pasajero con por lo menos QUINCE (15) días de anticipación a la salida del vuelo original.”

**Obligación de información sobre cambios en los vuelos:** Cabe destacar la obligatoriedad del transportista de “informar los cambios a los Pasajeros a través de la página web y el correo electrónico y/o teléfono móvil declarado por el Pasajero, con una antelación mínima de TREINTA (30) días corridos a su fecha de entrada en vigencia, sin que dichos cambios supongan derecho a compensación.” (art. 62, inciso b).

**Productos opcionales y cláusulas abusivas:** Se prohíbe el cobro por servicios o productos opcionales que no hayan sido expresamente solicitados por los pasajeros, al tiempo que se recalca que las cláusulas abusivas que afecten los derechos de los pasajeros se tendrán por no escritas.

**Deber de trato digno:** El transportista deberá garantizar al pasajero el trato digno, respetuoso y equitativo durante el proceso de comercialización y ejecución del contrato de transporte. Además, el transportista deberá garantizar una atención especial sobre aquellos pasajeros que lo requieran por sus condiciones físicas, sensoriales, intelectuales, mentales o etarias; a tal fin, deberá brindar un check-in prioritario, gratuito y asistencia.

**Derecho del pasajero a reintegros:** En el caso que el pasajero solicite el reintegro del contrato, el mismo será efectuado por el Transportador de acuerdo con este Reglamento y con las condiciones del Billeto de Pasaje adquirido. Este debe realizarse dentro de los 30 días siguientes a la solicitud de reembolsos, y será efectivizado por el mismo medio de pago en que el transportador haya recibido el pago, en la misma moneda percibida por este. En caso de haberse emitido en una moneda distinta se utilizará el tipo de cambio correspondiente a la fecha de emisión del contrato, sin que el transportista quede obligado en el supuesto de que existan diferencias derivadas por el tipo de cambio.

Así mismo, el reintegro queda sujeto a las leyes, normas, Regulaciones o disposiciones gubernamentales del país en el cual el pasaje fue originalmente adquirido y del país en el cual se efectúa el reembolso.

El monto del reintegro será calculado de acuerdo con las Condiciones Tarifarias y/o las causas por las cuales hubiera sido solicitado. Aun cuando las Condiciones Tarifarias no permitieran el reintegro del Billeto de Pasaje, el Pasajero tendrá derecho a la devolución de las tasas e impuestos no utilizados.

## EL OVERBOOKING

Partimos de la base que el contrato de transporte aéreo importa obligaciones recíprocas, para el pasajero es pagar y cumplir las obligaciones dispuestas en el ordenamiento jurídico, en tanto para el transportador está la de llevar sano y salvo al lugar de destino y cumplir con los horarios y demás obligaciones asumidas al momento de la celebración del contrato.

El Reglamento, de manera a nuestro juicio innecesariamente, lo define como el acuerdo de voluntades por el cual una parte (Transportador) acepta trasladar a otra (Pasajero) y su equipaje, de un aeródromo a otro, en aeronave y por vía aérea, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad a cambio de un precio.

---

<sup>12</sup> Según el diccionario de la RAE, aceptar significa recibir voluntariamente o sin oposición lo que se da, ofrece o encarga, en tanto obligación es aquello que alguien está obligado a hacer.

El concepto de aceptación y no una obligación<sup>12</sup>, resulta un tanto engañosa al momento de ponerla a lado de la definición de overbooking o sobreventa a la que describe como aquella práctica comercial, de uso en el transporte aéreo, de vender mayor cantidad de billetes de pasaje que la capacidad real del equipo programado para cumplir el vuelo.

Aquí surge entonces la pregunta de si ¿un reglamento en el caso el que estamos tratando puede modificar una ley, esto es el artículo 1280 del CCC<sup>13</sup>? Creemos que no, por lo tanto, permítasenos dudar de la constitucionalidad del mismo y de las consecuencias que ello trae aparejado.

Además, la idea de sostener el hecho de que la sobreventa sea una práctica habitual choca con un principio básico en materia contractual como es el de la buena fe y el abuso del derecho<sup>14</sup>.

Y es que cuando en un contrato cuando se transgrede la buena fe, la moral o las buenas costumbres se cae en alguna medida en el engaño hacia el cocontratante.

Hace ya casi tres décadas, el Dr. BLAS SIMONE nos decía que “El overbooking apareja un incumplimiento contractual del transportista aunque con posterioridad transporte al pasajero en otro vuelo asumiendo los gastos de alojamiento, traslado y demás gastos producidos con motivo de su conducta antijurídica. Las consecuencias jurídicas que derivan del overbooking difieren de las derivadas de retraso producido por causas climáticas, caso fortuito, etc. ya que la sobreventa implica una conducta especulativa y deliberada por parte del transportador burlando la buena fe-creencia que debe imperar en los contratos de transporte. La omisión deliberada del deber de informar torna al porteador responsable por los daños y perjuicios causados al pasajero que incluye los daños ciertos, inmediatos y mediatos como así también el daño moral ocasionado<sup>15</sup>”.

La Jurisprudencia es clara y coincidente con esa postura así por ej. en Proconsumer c/ Compañía Panameña de Aviación S.A. s/ sumarísimo se ha dicho que “En las condiciones del contrato de transporte aéreo celebrado entre las partes involucradas no figura la posibilidad de que la compañía incurra en la sobreventa de pasajes, lo que no puede ser suplido con una información acerca de las políticas de viaje de la compañía en una página web<sup>16</sup>”. El fallo cita al Dr. Vítolo que comentaba al respecto lo que disponía el anterior reglamento al decir que esa “reglamentación no legitima la práctica del overbooking” y continúa el fallo diciendo que “ade-

---

<sup>13</sup> Hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete.

<sup>14</sup> CCCN ARTICULO 9°.- Principio de buena fe. Los derechos deben ser ejercidos de buena fe.

ARTICULO 961.- Buena fe. Los contratos deben celebrarse, interpretarse y ejecutarse de buena fe. Obligan no sólo a lo que está formalmente expresado, sino a todas las consecuencias que puedan considerarse comprendidas en ellos, con los alcances en que razonablemente se habría obligado un contratante cuidadoso y previsor. ARTICULO 10.- Abuso del derecho. El ejercicio regular de un derecho propio o el cumplimiento de una obligación legal no puede constituir como ilícito ningún acto. La ley no ampara el ejercicio abusivo de los derechos. Se considera tal el que contraría los fines del ordenamiento jurídico o el que excede los límites impuestos por la buena fe, la moral y las buenas costumbres. El juez debe ordenar lo necesario para evitar los efectos del ejercicio abusivo o de la situación jurídica abusiva y, si correspondiere, procurar la reposición al estado de hecho anterior y fijar una indemnización.

<sup>15</sup> SIMONE, Blas; Overbooking en el Transporte Aéreo de Pasajeros, ED 168-356

<sup>16</sup> TR LALEYAR/JUR/134264/2021

más que, al no ser parte del Código Aeronáutico, no impide la aplicación de la ley de defensa del consumidor. Ahora bien, entre los derechos que la reglamentación reconoce no se encuentra prevista la indemnización por los perjuicios que la imposibilidad de viajar mínimamente supone, más allá de que en cada caso particular el daño generado puede revestir distinta magnitud. Existen perjuicios prácticamente iguales para todos los pasajeros, cuya reparación puede adoptar la forma de una asistencia o de una atención, estandarizadas e inmediatas. En otro orden, los pasajeros pueden sufrir perjuicios individuales especiales, cuya reparación exige una apreciación caso por caso del alcance de los daños ocasionados<sup>17</sup>.

Entendemos que el overbooking constituye una maniobra dolosa —no aeronáutica sino comercial— a la que le es aplicable la ley de defensa del consumidor y demás normativa contenida en el Código —tanto de derecho de consumidor como de responsabilidad civil— por ser una cuestión no tratada en el Código Aeronáutico ni en los convenios internacionales de transporte aéreo. Se trata de una conducta dolosa porque el transportador sabe de antemano que incumplirá con una cantidad indeterminada de pasajeros, y ese conocimiento no lo detiene en su obrar irrespetuoso del contrato que celebra a sabiendas del incumplimiento, los pasajeros a quienes se les deniega el embarque tienen derecho al reclamo por daño a sus intereses patrimoniales y extrapatrimoniales, sin limitación de cuantía. Dicha responsabilidad ilimitada se debe a que el propio Código Aeronáutico, en su art. 147, establece que el transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en el ejercicio de sus funciones.

En consecuencia, si bien el Reglamento —siguiendo la línea de lo previsto en la res. 1532/1998— reconoce el derecho compensatorio que le corresponde al pasajero para el caso de sobreventa de pasajes, se entiende que su responsabilidad y deber de reparar va más allá de las soluciones previstas como «servicios incidentales» de los arts. 41 a 43. En otras palabras, al haber un incumplimiento doloso, debe reparar el daño e indemnizar de forma plena al pasajero, más allá del sistema tarifado previsto en los artículos enumerados del Reglamento. Esto, por cierto, en armonía con lo previsto en el art. 147 del Código Aeronáutico.

No cabe duda alguna de que el overbooking es una estrategia empresarial con consecuencias abusivas hacia el pasajero, quien tiene su reserva confirmada y en función de la cual organizó y planificó su viaje y, con ello, su vida; y en virtud de esto último que carece de relevancia la línea argumental ensayada por la demandada en sustento de su defensa, consistente en sostener que a los pasajeros a los que se les deniega el embarque se les ofrecen otras alternativas para completar su viaje; por lo que no se puede coincidir con lo expuesto en cuanto a que el objetivo esencial de la sobreventa es construir un sistema en beneficio del pasajero.

Lorenzetti al referirse a la «Autonomía del Microsistema de los Consumidores» para resolver los conflictos normativos afirma: «No es lícito fundar la prevalencia de una ley en la circunstancia de que sea anterior o especial, como se ha notado en numerosos casos, por el contrario, se aplican las reglas que guían la solución de colisiones iusfundamentales», y continúa «en los casos que presentan colisión de normas, es importante tener en cuenta que no es la ley, sino la Constitución Nacional, la que es fuente principal del Derecho Consumerista<sup>18</sup>».

---

<sup>17</sup> <https://documento.errepar.com/actualidad/overbooking-condenan-por-dano-moral-y-dano-punitivo>

El principio de preeminencia normativa más favorable al consumidor es doctrina judicial de la CS, señalando que «cuando se trata de una figura contractual de adhesión y de consumo, le son aplicables las disposiciones de la ley 24.240 y la particular hermenéutica jurisprudencial y legal elaborada a propósito de esta materia. Ella ordena que, entre todos los sentidos posibles, debe estarse al que favorezca al consumidor, criterio que se extiende igualmente a los contratos<sup>19</sup>».

Por supuesto no puedo dejar pasar por alto lo que disponen algunas legislaciones comparadas que según lo dicho por el Decreto han servido de base a estas reglamentaciones.

El overbooking, no está regulado en los EUA, sin embargo, el Department of Transportation (DOT) dice que la sobreventa de boletos no es ilegal, y la mayoría de las aerolíneas sobrevenden sus vuelos programados hasta cierto punto para compensar las ausencias de pasajeros. Como resultado, a veces algunos pasajeros se quedan sin abordar. Cuando se produce una sobreventa, el Departamento de Transporte (DOT) exige a las aerolíneas que pidan a las personas que no tienen prisa que cedan sus asientos voluntariamente a cambio de una compensación. Los pasajeros a quienes se les niega el embarque contra su voluntad, con algunas excepciones, tienen derecho a una compensación.

Por su parte la UE, mediante el Reglamento 261/2004, ha sido mucho más estricta ya que considera que las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros. En forma similar a la regulación estadounidense exige a los transportistas aéreos que pidan que se presenten voluntarios para renunciar a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en lugar de denegar el embarque a los pasajeros, y que indemnicen íntegramente a aquellos a los que se haya denegado definitivamente el embarque contra su voluntad.

No podemos dejar de pensar que cuando uno compra un billete de pasaje aéreo, compra tiempo, tiempo de su vida, tiempo de su salud, tiempo de su descanso y ninguna norma, salvo que creamos absolutamente que toda norma es justa per se puede quitarnos el derecho al disfrute de la vida.

Finalmente, en estos días que tanto se insiste en la defensa de los valores de la sociedad occidental, no debemos olvidar que estos se sustentan en principios que sabiamente construyeron los romanos. Así, Celso, enseñaba que el derecho es el arte de lo bueno y lo equitativo y en tanto Ulpiano, enseñó a los siglos venideros que la justicia es la voluntad constante de dar a cada uno su derecho, apoyándose en tres preceptos:

*Honeste vivere* o “vivir honestamente”.

*Alterum non laedere* o “no dañar al otro”, porque quien ocasiona un daño a otra persona lesiona sus derechos y queda expuesto a sanción.

*Suum cuique tribuere* o “dar a cada cual lo suyo”, es decir, cumplir con las leyes, los contratos, pactos y reconocer el derecho ajeno.

• • •

---

<sup>18</sup> LORENZETTI, Ricardo L., *Consumidores*, 2ª edición, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 2009.

<sup>19</sup> LORENZETTI, Ricardo L., *Consumidores*, 2ª edición, Rubinzal Culzoni, Santa Fe, 2009.

## **TUTELA EFECTIVA Y ASIMETRÍAS PROCEDIMENTALES EN LA CONCILIACIÓN VIRTUAL DE TRANSPORTE AÉREO (RES. ANAC 188/2026)**

**Autoridad delegada y resolución alternativa de disputas**

**Por Adriana Graciela Soria\***

### **ABSTRACT:**

La implementación del Servicio de Conciliación para Pasajeros y Usuarios de Transporte Aéreo mediante la Resolución ANAC N° 188/2026 configura un hito en la desregulación del sector aerocomercial. Sin embargo, la migración obligatoria hacia plataformas de *Online Dispute Resolution* (ODR) genera tensiones procesales con el principio de tutela judicial efectiva y el orden público tuitivo del Derecho del Consumidor. Este trabajo examina la figura del conciliador como autoridad delegada, identificando dos asimetrías críticas: la brecha de acceso tecnológico en jurisdicciones locales y el riesgo de vaciamiento del control de convencionalidad en acuerdos homologados por la autoridad aeronáutica.

Concluyendo que, para evitar que la celeridad administrativa resulte en la indefensión del usuario, el Padrón Nacional Digital debe integrarse bajo un criterio federal que reconozca las matrículas provinciales delegadas y garantice el patrocinio jurídico. Se propone adecuar la reglamentación para asegurar que la homologación administrativa conserve revisión judicial amplia y no valide la renuncia de derechos en estatutos de orden público.

### **I. INTRODUCCIÓN**

La reglamentación del Servicio de Conciliación para Pasajeros y Usuarios de Transporte Aéreo por parte de la Administración Nacional de Aviación Civil (Resolución ANAC N° 188/2026) responde al mandato de desregulación y agilización de procesos en el mercado aerocomercial. La creación de un procedimiento electrónico, optativo y gratuito pretende canalizar reclamos derivados del contrato de transporte aéreo antes de la instancia judicial.

No obstante, la configuración técnica del sistema plantea interrogantes ineludibles desde la perspectiva de los Derechos Humanos (DDHH), el enfoque de género y la garantía de acceso a la justicia. La promesa de celeridad que ofrecen las herramientas ODR (*Online Dispute Resolution*) no puede erigirse a costa de la neutralización de las garantías sustanciales que protegen a la parte débil de la relación de consumo [1].

---

\* Abogada – Mediadora, Doctoranda en Humanidades (Mención Derecho) Universidad Nacional de Tucumán- funcionaria del M.P.F. provincial SDE.

[1] Sobre los riesgos de deshumanización procesal y brecha digital en la administración de justicia ODR, v. SORIA, Adriana Graciela, «Tutela judicial efectiva en la era de los algoritmos», en la publicación periódica *Justicia en Tensión* (Substack), edición de julio de 2026.

## II. LA AUTORIDAD DELEGADA Y EL ALCANCE DE LA HOMOLOGACIÓN

El esquema normativo asigna al conciliador designado la calidad de autoridad delegada por la ANAC para dirigir audiencias y procurar el avenimiento entre las partes. La efectividad del sistema descansa en la validez del acta de acuerdo y su posterior aprobación por la Dirección Nacional de Transporte Aéreo (DNTA).

Desde el rigor científico situado, esta delegación presenta dilemas interpretativos:

**1. Límites de la homologación administrativa y tutela del consumidor:** La atribución de homologar acuerdos por la DNTA implica un control de legalidad sobre renunciaciones de derechos. Si el procedimiento virtual incentiva transacciones apresuradas ante cancelaciones o sobreventas, la autoridad de aplicación corre el riesgo de validar cláusulas de exoneración contractual incompatibles con el régimen de responsabilidad del transportista y las obligaciones de trato digno (art. 8 bis, LDC). Esta limitación cobra especial virtualidad frente a la jurisprudencia de la Cámara Nacional Comercial que ratifica la plena aplicabilidad del daño punitivo y los deberes de información frente a la desatención del reclamo del usuario [2]. En este sentido, la responsabilidad derivada de infracciones a la ética comercial y conductas abusivas excede los límites indemnizatorios del Convenio de Montreal de 1999. Por ende, la homologación administrativa en sede de conciliación virtual no debe convertirse en un mecanismo de renuncia indirecta de rubros extracontractuales o sanciones disuasivas.

**2. Naturaleza del título ejecutivo y supletoriedad procesal:** El acta homologada se concibe como título ejecutivo. Sin embargo, el artículo 1 del Anexo IV de la propia Resolución ANAC N° 188/2026 establece la aplicación supletoria del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (CPCCN). Esta remisión a un cuerpo normativo que presupone la asistencia letrada obligatoria expone una severa asimetría: en la práctica, la falta de patrocinio jurídico gratuito para el consumidor en el entorno ODR lo coloca en clara desventaja frente a la representación técnica especializada de las empresas transportistas.

## III. ASIMETRÍAS TERRITORIALES Y EL DESAFÍO FEDERAL

El diseño del Padrón Nacional Digital de Conciliadores evidencia una tensión con el federalismo procesal. Al supeditar la inscripción a requisitos rígidamente formateados en registros centralizados, se desconoce la validez de las matrículas administradas por los Superiores Tribunales de Justicia de las provincias.

Esta barrera no solo limita el ejercicio profesional de abogadas y abogados del interior del país, sino que priva al usuario local de un conciliador con arraigo en la realidad territorial donde el servicio aerocomercial falló. La tutela judicial efectiva exige que la digitalización no opere como un filtro de exclusión geográfica ni como una recentralización del sistema de justicia [3].

---

[2] Cfr. CNCom., Sala F, «Semaan, Jazmín Angélica c/ Iberia Líneas Aéreas de España S.A. s/ ordinario», 18/09/2025 (Cita Microjuris: MJ-JU-M-157674-AR). El tribunal convalidó la procedencia de la multa civil por daño punitivo (art. 52 bis, LDC) e indemnizaciones por falta de información y trato indigno frente a deficiencias en la atención y respuesta a los reclamos de la pasajera, confirmando que las sanciones por inconducta comercial no quedan subsumidas ni limitadas por los topes del Convenio de Montreal de 1999.

#### IV. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

**1. Reconocimiento federal:** Resulta indispensable adecuar el procedimiento de inscripción (Anexo III) para admitir la nómina de mediadores de jurisdicciones provinciales, garantizando la pluralidad y la cobertura territorial en la asignación de causas.

**2. Garantía de equidad y patrocinio:** En concordancia con la supletoriedad del CPCCN, la reglamentación debe incorporar de forma expresa la recomendación o provisión de patrocinio jurídico para el consumidor, asegurando que el consentimiento informado en entornos virtuales no enmascare asimetrías estructurales de poder.

**3. Control de convencionalidad:** La DNTA (Dirección Nacional de Transporte Aéreo) debe aplicar un estándar riguroso al homologar acuerdos, denegando la aprobación de convenios que impliquen una renuncia desproporcionada de derechos en perjuicio del pasajero.

...

---

[3] Cfr. FACIO, Alda, *Metodología para el análisis de género en el derecho*, San José, ILANUD, 1999; y CRENSHAW, Kimberlé, «Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color», *Stanford Law Review*, 1991, respecto de la necesidad de dismantelar la supuesta «neutralidad» de las normas procedimentales cuando perpetúan asimetrías de acceso.



**COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO**



**COLEGIO DE  
ABOGADOS**  
Avellaneda - Lanús



**Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA**

# **XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**



**Eje Temático 3**

## **“MODIFICACIONES AL CÓDIGO AERONÁUTICO Y NORMAS COMPLEMENTARIAS”**

## LA EXCLUSIÓN DE LAS AERONAVES DE LAS FUERZAS DE SEGURIDAD Y LA ANOMIA TÉCNICA: HACIA UN ESTÁNDAR MÍNIMO DE AERONAVEGABILIDAD

**Dra. María Fernanda Helguero**

**Tema:** Luces y sombras de las modificaciones al Código Aeronáutico y normas complementarias.

**Subtema:** Régimen jurídico de las aeronaves de las Fuerzas de Seguridad. Aeronavegabilidad, estándares técnicos y seguridad operacional.

### POSTULADO.

La exclusión de las aeronaves militares y de las operadas por Fuerzas de Seguridad, prevista por el artículo 2 del Código Aeronáutico, en su redacción establecida por el Decreto de Necesidad y Urgencia Nro 70/23, no puede interpretarse como una exclusión de los estándares técnicos necesarios para garantizar la seguridad operacional. Mientras las Fuerzas Armadas cuentan con un subsistema técnico específico de aeronavegabilidad, las Fuerzas de Seguridad presentan una situación de fragmentación normativa, particularmente respecto de las aeronaves que operan fuera del régimen registral de la autoridad aeronáutica civil. Esta situación genera una anomia técnica que dificulta determinar *-ex ante-* estándares uniformes de aeronavegabilidad, mantenimiento y operación y puede trasladar al personal interviniente responsabilidades construidas retrospectivamente.

Por ello, se propone interpretar restrictivamente el alcance de la exclusión del artículo 2, preservando la autonomía estatal respecto de la misión y explotación de las aeronaves, pero imponiendo un estándar técnico mínimo de seguridad equivalente al aplicable a aeronaves civiles de igual tipo, con las adaptaciones funcionales que correspondan. Es decir, la especificidad funcional de las Fuerzas de Seguridad puede justificar una regulación operacional diferenciada, pero no legitimar la ausencia de estándares técnicos objetivos y previamente definidos.

### I. LA EXCLUSIÓN DEL ARTÍCULO 2 Y LA AUSENCIA DE UN SUBSISTEMA TÉCNICO.

El derecho aeronáutico se caracteriza por un elevado grado de reglamentarismo técnico. La seguridad de la navegación aérea requiere no solo reglas jurídicas generales, sino estándares previamente definidos que permitan determinar las condiciones de aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de las aeronaves. En este marco, el actual artículo 2 del Código Aeronáutico establece el sistema de fuentes aplicable a la aeronáutica civil y, en su segundo párrafo, dispone que “Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia, quedan excluidas de la aplicación de

esta Ley.” No obstante, el propio artículo mantiene la aplicación de las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento.

Esta exclusión plantea un problema cuando no existe un subsistema técnico que sustituya funcionalmente al régimen civil. En las Fuerzas Armadas, dicho subsistema se encuentra estructurado en torno a la Dirección General de Aeronavegabilidad Militar Conjunta (DIGAMC), el que permite establecer estándares propios<sup>1</sup>, y coexiste con la Autoridad Aeronáutica Civil desde la creación de esta última.<sup>2</sup>

En las Fuerzas de Seguridad, en cambio, no se verifica un régimen técnico equivalente que determine, de manera uniforme, los parámetros de aeronavegabilidad, certificación, mantenimiento y operación. La situación se encuentra además atravesada por la estructura federal del Estado argentino y por la diversidad registral de las aeronaves.

Según información proporcionada por la Administración Nacional de Aviación Civil<sup>3</sup>, en octubre de 2025 se identificaban 110 aeronaves públicas bajo la marca de nacionalidad “LQ”, de las cuales 52 correspondían a las Fuerzas de Seguridad Federales y Policiales (24 a instituciones federales y 28 provinciales). Este universo no comprende, sin embargo, a la totalidad de las aeronaves utilizadas por dichos organismos estatales, pues coexisten con ellas aeronaves que operan bajo matrículas propias, entre ellas “GN” -para las operadas por Gendarmería Nacional- y “PA” -para las explotadas por la Prefectura Naval Argentina-.

La relevancia de esta diversidad no reside en la registración en sí misma, sino en sus consecuencias sobre el acceso al sistema técnico aeronáutico. Las aeronaves matriculadas ante la autoridad aeronáutica pueden experimentar, por esa vía, un cierto reingreso al sistema técnico del que normativamente han sido excluidas, en tanto su inscripción las vincula, en los hechos, con las regulaciones técnicas de la aviación civil, que funcionan como parámetros objetivos de seguridad operacional.

Sin embargo, este reingreso no constituye una solución jurídica definitiva ni supone, por sí mismo, la existencia de un régimen técnico integral aplicable a las aeronaves excluidas por el artículo 2. Se trata, antes bien, de una consecuencia derivada de su situación registral, cuya extensión y fundamento no resultan suficientemente definidos.

---

<sup>1</sup> Creada por medio de la Resolución del Ministerio de Defensa N.º 18/2007, que le otorga -entre otras funciones- la de intervenir en la certificación de productos y partes, supervisar la aplicación de las regulaciones de aeronavegabilidad en las Fuerzas Armadas, habilitar organizaciones de mantenimiento y certificar a su personal, así como participar en la elaboración de la normativa técnica correspondiente. Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/direccion-general-de-aeronavegabilidad-militar-conjunta>

<sup>2</sup> A través del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nro 239/2007 que, a partir del 19 de marzo del 2007, crea la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

<sup>3</sup> Información requerida a través de un pedido de acceso a la información pública efectuada por la autora, bajo el expediente EX-2025-107829486-APN-DNPAIP#AAIP y brindada por la Dirección Nacional de Seguridad Operacional, por medio de la nota NO-2025-117359535-APN-DNSO#ANAC, de fecha 22 de octubre de 2025, de la que asimismo surge que los bienes registrados corresponden a aeronaves tipo certificadas, entre ellas MBB, Cessna 210, Eurocopter EC-135, Bell 429, Airbus Helicopters AS350B3, Cessna 182, Cessna 310, DHC-6 Twin Otter, Cessna 421, Piper PA-32 y Aero Boero 180.

Respecto de aquellas que operan fuera de dicho registro, en cambio, la exclusión del artículo 2 se manifiesta con mayor intensidad, sin que resulte claramente determinado cuál es el régimen técnico que establece su aptitud para el vuelo, sus estándares de mantenimiento, sus criterios de certificación y sus parámetros operativos.

La cuestión adquiere especial relevancia porque una parte significativa de las aeronaves utilizadas por las Fuerzas de Seguridad son aeronaves tipo, técnicamente similares a las empleadas en la aviación civil. Su afectación a una función estatal no modifica sus límites estructurales, sus condiciones de aeronavegabilidad ni las exigencias técnicas derivadas de su diseño y documentación de fabricante.

De este modo, la exclusión jurídica no elimina el hecho técnico aeronáutico. El propio Código Aeronáutico, al conservar la aplicación de determinadas normas a las aeronaves excluidas, evidencia la existencia de un núcleo común que atraviesa las distintas categorías de aeronaves. La especificidad funcional de las Fuerzas de Seguridad puede justificar reglas propias respecto de la misión y del empleo operacional, pero no explica por sí sola la ausencia de estándares técnicos previamente definidos.

La cuestión puede entonces formularse en términos más precisos: ¿con qué reglas técnicas se organizan, controlan y ejecutan cotidianamente las operaciones de las aeronaves de las Fuerzas de Seguridad cuando estas se encuentran fuera del régimen técnico civil y no existe un subsistema propio equivalente?

El interrogante pone de manifiesto el problema central de esta ponencia: la existencia de una anomia técnica, entendida como la ausencia de estándares técnicos previamente formalizados capaces de ordenar, de manera objetiva y uniforme, aspectos esenciales de la aeronavegabilidad.

## **II. LA ANOMIA TÉCNICA: SEGURIDAD OPERACIONAL Y RESPONSABILIDAD.**

La relevancia de esta anomia no se agota en una deficiencia de técnica legislativa o en una dificultad para identificar las fuentes aplicables. En una actividad caracterizada por el reglamentarismo y por la necesidad de anticipar los riesgos mediante estándares técnicos, la ausencia de reglas previamente formalizadas puede proyectarse directamente sobre la seguridad operacional y sobre la determinación de las responsabilidades derivadas de un accidente.

El sistema de integración previsto por el artículo 2 no parece suficiente para resolver esta situación. Los principios generales, los usos y costumbres y la analogía pueden constituir instrumentos adecuados para integrar lagunas jurídicas, pero no sustituyen un programa de mantenimiento, una directiva de aeronavegabilidad, un procedimiento de inspección o un límite estructural previamente establecido. Son herramientas aptas para resolver controversias; la seguridad operacional, en cambio, exige reglas claras determinadas *ex ante*.

El problema no es meramente teórico. El caso de la aeronave Pilatus Porter operada por Gendarmería Nacional Argentina constituye una manifestación concreta de esta dificultad. En la investigación técnica posterior al accidente se detectaron indicios de fatiga en una zona que

no se encontraba contemplada en los esquemas periódicos de inspección ni en la documentación del fabricante. La cuestión que interesa aquí no es determinar retrospectivamente quién debió detectar la falla, sino preguntar qué regla técnica previa permitía establecer ese deber<sup>4</sup>.

Cuando el Estado no define previamente el estándar técnico aplicable, la valoración posterior de la conducta puede terminar exigiendo al piloto, mecánico o inspector un nivel de diligencia construido después del hecho. La anomia técnica produce así una doble consecuencia: afecta la seguridad operacional, porque deja sin parámetros uniformes decisiones críticas de mantenimiento y operación; y afecta la seguridad jurídica, porque puede trasladar hacia los individuos las consecuencias de una deficiencia que pertenece al sistema.

La cuestión demuestra que el problema de las aeronaves de las Fuerzas de Seguridad no se agota en determinar si el Código Aeronáutico resulta aplicable o no. El verdadero desafío consiste en establecer un estándar técnico que permita prevenir el riesgo antes de que el hecho dañoso ocurra y, al mismo tiempo, delimitar previamente los deberes de quienes intervienen en la actividad aeronáutica.

### **III. HACIA UN ESTÁNDAR MÍNIMO DE AERONAVEGABILIDAD.**

Frente a esta situación, se propone interpretar restrictivamente el alcance del artículo 2 del Código Aeronáutico. Esta interpretación debe preservar la autonomía del Estado para determinar la misión y las modalidades de empleo de sus aeronaves, pero no puede traducirse en la ausencia de estándares técnicos mínimos de aeronavegabilidad.

No se propone someter indiscriminadamente las operaciones de las Fuerzas de Seguridad al régimen civil. La solución consiste en distinguir entre aquello que pertenece a la función de la aeronave y aquello que pertenece a su condición técnica. La misión policial o de seguridad puede justificar procedimientos operacionales diferenciados; la aeronavegabilidad, los límites estructurales, el mantenimiento y las condiciones esenciales de seguridad requieren, en cambio, estándares objetivos y previamente definidos.

En consecuencia, respecto de las aeronaves certificadas tipo, esos estándares deberían ser, como mínimo, equivalentes a los establecidos para aeronaves civiles del mismo tipo, admitiendo las adaptaciones que resulten justificadas por la función específica de seguridad siempre que aseguren un nivel de seguridad operacional equivalente o superior. Las regulaciones civiles pueden constituir, en este sentido, una referencia técnica objetiva, sin que ello implique afirmar su aplicación automática e indiscriminada.

Esta solución permite conciliar la especificidad funcional de las Fuerzas de Seguridad con la unidad técnica del hecho aeronáutico, que se proyecta sobre un espacio aéreo compartido por aeronaves de distinta naturaleza y función. La exclusión de una aeronave del régi-

---

<sup>4</sup> *Aeronave siniestrada en octubre de 2015, respecto de la cual la Junta Superior de Investigación de Accidentes de la Fuerza Aérea Argentina, en su asesoramiento Nro 2145, de fecha 17 de noviembre de 2017, mencionó que “[...] de los resultados de los análisis metalográficos solicitados, se detectaron indicios de fatiga en zonas no inspeccionadas. Esta condición podría haber provocado el colapso de la pieza ‘PLATABANDA INFERIOR DEL LARGUERO PRINCIPAL DE LA SEMIALA DERECHA’ [...]”*

men general no puede implicar la ausencia de la aeronavegabilidad como estándar jurídico. La misión puede ser especial; la física no. La seguridad del vuelo exige que allí donde el Estado decide utilizar una aeronave existan reglas técnicas objetivas, uniformes y previas que permitan determinar qué significa mantenerla aeronavegable y operarla de “manera segura y ordenada”<sup>5</sup>, en beneficio de la seguridad del sistema aeronáutico en su conjunto.

• • •

---

<sup>5</sup> Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, aprobado y adherido por la República Argentina mediante el Decreto-Ley N.º 15.110, de fecha 24 de mayo de 1946. El Preámbulo establece, entre sus fines, que la aviación civil internacional pueda desarrollarse “de manera segura y ordenada”, expresión que puede interpretarse como un criterio teleológico de seguridad aeronáutica de alcance sistémico.

## EL TRANSPORTE AÉREO Y EL DESARROLLO DEL TURISMO EN AMÉRICA LATINA. PROPUESTAS

Por Cayetano Povoło y Luis Alejandro Rizzi

Revisión de texto. María Elena Rizzi

### INTRODUCCIÓN

Hay una idea generalizada de que existen derechos naturales y otros que se pueden crear legislativamente, o por la sola voluntad de “el príncipe”.

No existe la conciencia del costo de los derechos y, extremando el razonamiento, respirar dejó de ser un derecho gratuito como era antaño, ya que mantener el aire limpio hoy tiene un costo.

En la somera reseña de datos que haremos más adelante, veremos que el turismo o el derecho al “ocio” está circunscrito a un segmento social muy limitado. Nominalmente a un 20% de la población mundial, pero, además, de un nivel de ingresos “medio a alto”.

Asimismo, veremos que los países de Latinoamérica, con un nivel promedio de ingresos inferior a cien dólares diarios, es un emisor neto de turistas, con la excepción de Chile y Uruguay.

Esta anomalía, vista desde la perspectiva de la justicia social, muestra que en América Latina existe una muy injusta distribución del ingreso y un desvío de recursos hacia regiones más ricas económicamente.

El sistema de transporte aéreo, el medio casi exclusivo de uso del turismo en Latinoamérica, está enfocado esencialmente en la tercera libertad, cuando en general las líneas aéreas de países desarrollados piensan en la cuarta libertad.

Hay excepciones, las líneas aéreas de países del Medio Oriente lucran con las libertades que van de la cuarta a la novena, u octava en mi opinión. Personalmente, creo que la quinta y sexta libertad son en definitiva un mismo derecho de tráfico aéreo.

El turismo, visto como -OCIO-, es un recurso económico, pero, asimismo, es un derecho natural de las personas, cuyo acceso está extremadamente limitado; en números reales quizás a no más de un 10 % de la población mundial.

Las estadísticas no miden la recurrencia, la persona que viaja más de una vez en el año.

Es obvio que el derecho como tal, puede crear derechos en el papel, como diría Fernando de Lasalle, pero no puede garantizar el acceso al ejercicio o uso de ese derecho al “ocio”, un derecho tan fundamental como el derecho a la vida.

Dios descansó un día después de la trabajosa tarea de la creación.

Nosotros, con humildad y sencillez proponemos una legislación que facilite la circulación de personas, bienes y servicios en nuestra América, en especial en Latinoamérica, ya que reiteramos, somos importadores netos de turismo.

Por último, los movimientos turísticos latinoamericanos están condicionados por políticas monetarias y cambiarias que en general facilitan la importación de turismo, dicho de otro modo, viajar al exterior tiene el mismo costo o menos que viajar dentro del país o dentro del propio continente.

En el caso argentino, el tipo de cambio sobrevaluado facilita la importación – emisión – de turismo.

El turismo interno latinoamericano es en definitiva un juego de suma cero, ya que lo que gana un país lo pierde otro.

Latinoamérica, un continente de países en desarrollo o subdesarrollo, con altos índices de pobreza, debe convertir al turismo en un recurso económico y a la vez garantizar su acceso a todos los segmentos sociales.

El turismo no debe ser considerado como un servicio suntuario.

## LA POBLACIÓN MUNDIAL.

El mundo posee una población estimada en los 8.500 millones de personas que se distribuyen así:

**Asia:** con 4.700 millones de personas, representando cerca del 60% del total mundial.

**África:** con 1.400 millones, alrededor del 18% de la población mundial.

**América:** 1.000 millones de habitantes, concentrando la mayor parte en América del Norte.

**Europa:** 740 millones de personas, lo que supone cerca del 10%.

**Oceanía:** no más de 500 millones

## EL PBI MUNDIAL Y LOS PRINCIPALES PAÍSES.

El producto bruto interno, PBI, mundial en 2024 se estimó en aproximadamente **\$111 billones de dólares estadounidenses**, según datos de Statista Trading Economics, marcando un máximo histórico.

En 2024, **Estados Unidos**, 29.3 seguido de **China**, 18.95, tuvieron los mayores PBI nacionales, en billones de dólares.

El Producto Bruto Interno, PBI, de la Unión Europea fue de 19,423.32 mil millones de dólares estadounidenses en 2024, según datos oficiales del Banco Mundial.

ARGENTINA tuvo un PBI de 637,23 miles de millones; Brasil 2,19 billones; Chile 330,21 miles de millones

<https://www.worldometers.info/es/pib/pib-por-país/?source=imf&region=worldwide&year=2024&metric=nominal>

### **DEFINICIÓN: PBI PER CÁPITA POR PARIDAD DEL PODER ADQUISITIVO, PPA, BANCO MUNDIAL.**

El PBI por paridad del poder adquisitivo, PPA, es el producto interno bruto convertido a dólares internacionales utilizando las tasas de paridad del poder adquisitivo. Un dólar internacional tiene el mismo poder adquisitivo sobre el PBI que el que posee el dólar de Estados Unidos en ese país. El PBI a precio de comprador es la suma del valor agregado bruto de todos los productores residentes en la economía más todo impuesto a los productos, menos todo subsidio no incluido en el valor de los productos. Se calcula sin hacer deducciones por depreciación de bienes manufacturados o por agotamiento y degradación de recursos naturales. Los datos se expresan en dólares internacionales corrientes.

El país con el valor más alto de PPA per capita en el mundo es **Liechtenstein**, con un valor de 188.806 (u\$s 517 por día). El país con el valor más bajo en el mundo es **Sudán del Sur**, con un valor de 997 (u\$s 2,73 por día).

En EEUU 85.810 (u\$s 235 por día); Canadá 65.463; México 25.688; Argentina 30.176 (u\$s 82,00 por día), Uruguay 36.418 (u\$s 97,00 por día); Brasil 22.333,00; Chile 34.637 (u\$s 95 por día); Paraguay 18.524; Perú 17.802; Bolivia 11.190; Venezuela 8.570 (Fuente FMI); Colombia 21.495 y Ecuador 15.840.

En la Unión Europea, Francia 61.322; Italia 60.847; España 56.926; Portugal 50.617; Reino Unido 60.620 (recordamos que se separó de la U.E.); Alemania 72.300; Dinamarca 79.514.

El promedio diario daría un ingreso de 164,00.

Comparativamente, América del Sur no puede superar los 100 dólares de ingresos diarios.

Datos 2024 en dólares.

<https://www.worldometers.info/es/pib/pib-per-capita/?source=wb&region=worldwide&year=2024&metric=ppp>

### **MOVIMIENTOS TURISTICOS INTERNACIONALES.**

A los fines de esta propuesta debemos tener presente que solo un 20% de la población mundial, **1.520 millones de personas**, tuvo capacidad económica para hacer viajes de turismo internacional en todo el mundo, superando por primera vez de forma clara los niveles de 2019, año que se toma como referencia por la pandemia de 2020.

Ese número es engañoso, porque no discrimina la recurrencia, es decir las personas que hicieron más de un viaje de turismo en el año calendario.

Esto significa que es muy probable que sólo tengan capacidad económica para hacer viajes de turismo internacional no más de 800 millones de personas, es decir solo el 10% de la población mundial.

Lo primero que notamos es que, en materia de ingresos, América del Sur está lejos de EEUU y Canadá y de los países integrantes de la Unión Europea.

Paradójicamente, somos emisores de turismo, es decir, somos importadores netos de turismo.

En el caso de Argentina el tema es dramático, en 2025 la balanza turística internacional fue deficitaria en alrededor de u\$s 7.200 millones. La cosa se agrava si agregamos que tenemos reservas negativas por una suma cercana a los trece mil millones de dólares.

Los principales países emisores de Turismo son China, EE.UU, Alemania y un poco más atrás Corea del Sur, la novedad es que ahora se sumó España. A su vez EEUU es el país que más ingresos recibe por exportación de turismo.

### ALGUNOS CASOS.

**ESPAÑA:** En 2025 recibió un total de 96.770.515 de turistas, de los que 5.324.693 procedieron de América, sobre un total de 25 millones procedentes del resto del mundo. Es obvio que los 66 millones restantes corresponden a movimientos entre países europeos. El turismo dejó un ingreso de 134.712 millones de euros.

**FRANCIA:** Consolidó su liderazgo turístico en 2025 al recibir un récord de 102 millones de turistas internacionales, de ese total el 24% fue de no residentes europeos. Generando ingresos históricos de 77.500 millones de euros.

**ITALIA:** En 2024 recibió 87 millones de turistas que gastaron 60 mil millones de euros. La balanza turística dejó un saldo positivo de 21 mil millones de euros. Comparativamente es casi el 80% de la deuda que Argentina debe afrontar en 2027.

### DATOS GENERALES.

Los movimientos turísticos, según datos de la **OMT**, Organización Mundial de Turismo, en el 2025 se compusieron con estos volúmenes:

**Europa:** Se mantuvo como la región más visitada con **793 millones de turistas** (+4% vs. 2024).

**África:** Registró el mayor crecimiento porcentual con un **8% de aumento** (81 millones de llegadas), impulsado especialmente por el norte de África.

**Asia y el Pacífico:** Continuó su recuperación con **331 millones de llegadas** (+6%), aunque todavía se situó un 9% por debajo de los niveles de 2019.

**América:** Tuvo un desempeño moderado con **218 millones de visitantes**, un alza del 1%.

En este continente, sólo México recibió 45 millones de visitantes y EEUU 75,6 millones; Canadá casi 20 millones; Brasil 9,3 millones. Estos cuatro países absorbieron 149,9 millones, es decir casi un 65% del total.

El mercado emisor estadounidense se valoró en aproximadamente **USD 281.700 millones** en 2024, mientras que, para 2025, se proyectaba que los estadounidenses gastaran cerca de **USD 215.400 millones** específicamente en viajes internacionales.

A la fecha, el turismo receptivo en Estados Unidos viene cayendo en un 5% con relación al año pasado.

Canadá recibió, en 2024, 19,91 millones de turistas, lo que significó un ingreso de 183 mil millones de dólares canadienses en todo ese año. **(T.C. dólar Canadiense 1,00=u\$s0,73)**

Por el lado del turismo emisor salieron casi 40 millones de viajeros en 2024.

En la actualidad, por las tensiones públicas entre ese país y el gobierno de los EEUU, el volumen de viajes se ha resentido, aunque continúa siendo intenso. El gasto del turismo emisor, en 2024, fue de 50.3 mil millones de euros.

### **OBSERVACIONES.**

Lo que se advierte es que, del total del movimiento turístico, 869 millones se moviliza entre EEUU y Europa, donde en casi todos los países el PPA supera los cien dólares diarios. En Latinoamérica ese promedio está por debajo de cien dólares.

En Sud América, **Brasil**, por ejemplo, el turismo emisor, importación de turismo, gastó en 2024 **USD 23.890,74 millones**. No hay datos aún de 2025 del gasto originado por la salida de 12 millones de viajeros.

Recibió, en 2025, en total 9.3 millones de visitantes extranjeros, lo que representó un crecimiento del **37,1%** respecto al año anterior.

Hacia EEUU, desde Brasil, viajaron en 2025 1.916.000, pero solo ingresaron de ese destino 677.000.

**Chile**, en 2025, registró más de 6 millones de turistas extranjeros, el mayor flujo post pandemia, marcando un aumento interanual de 14,6%. Se generaron US\$ 5.351 millones en divisas, un incremento del 10% respecto a 2024, superando los niveles de 2019.

Chile tuvo, en 2024, una salida total de 4.178.985, entre turistas y excursionistas que gastaron u\$s 3.010 millones.

Su balanza turística es positiva.

El turismo en **Perú** muestra una fuerte recuperación en 2024 y 2025, con un crecimiento receptivo del 29% en 2024 y con más de 4,1 millones de visitantes internacionales en 2025. A pesar de los desafíos sociales y de infraestructura, el sector generó US\$ 5.351 millones en divisas, quiso la casualidad que fuera una cifra similar a la de Chile.

En el 2025, el turismo emisor mostró un desempeño positivo con casi más de 3,8 millones de peruanos viajando al extranjero, incluyendo turistas y excursionistas.

### **EL TURISMO LATINOAMERICANO.**

Según los datos disponibles se advierte que en AMÉRICA hay diferencias entre **EEUU, CANADÁ y MEXICO** con el resto del continente

Hemos visto que, del total del turismo mundial, en América exceptuando, como se dijo, EEUU, Canadá, México y Brasil que reciben el 60%, el resto se divide entre todos los demás

países, pareciendo ser **CHILE** el país con una política turística más eficaz en la región y es uno de los pocos que muestra saldo favorable en su balanza turística.

**Uruguay** también tuvo saldo favorable, en 2025, recibió 3,6 millones, duplicó su población y su mercado, produciendo un ingreso de 2.004 millones de dólares.

Los uruguayos que viajaron al exterior bajaron un 34% interanual, totalizando 647.426 residentes, un cambio motivado por la reducción de la diferencia cambiaria con Argentina.

Uruguay exportó en el 2025 por un monto de 13.493 millones de dólares, el 15% provino de los servicios turísticos.

De hecho, Canadá, EEUU y México configuran una región turística y sumamos a Brasil que está en el límite de los 10 millones de turistas receptivos.

Por eso pondremos el foco en la región.

## **ANÁLISIS SOBRE EL TURISMO INTERNACIONAL.**

### **El turismo ¿UN BIEN DE LUJO?**

Los datos aportados muestran que apenas un 20% de la población mundial, estimada en 8.500 millones de personas, está en condiciones económicas de hacer viajes de “turismo”.

Pero, además, es obvio que las corrientes turísticas principales se dan entre países cuyos ingresos promedios son superiores a u\$s cien dólares por día y en dos regiones: Europa, con gran movilidad entre los países que conforman la Unión Europea y el Reino Unido y la otra, entre EEUU, Canadá y México.

Brasil registra, como vimos, un ingreso de casi 10 millones de turistas, pero emite doce millones, de donde su resultado es negativo. Tuvo un ingreso de casi siete mil millones de dólares, pero un egreso de más de veinte mil millones. En materia de servicios turísticos fue negativa en más de un cien por ciento.

América Latina aparece con volúmenes residuales.

Viendo esta realidad, pareciera que Latinoamérica se debería constituir en una “**región única**”, una suerte de “**mercado único turístico**” que facilite la libre circulación de bienes y personas en la región, un cielo único para el transporte aéreo que signifique la vigencia plena de las 9, ocho en mi opinión, libertades del aire, una moneda única turística o una unidad de referencia en la cual deberían publicarse los precios de bienes y servicios en la región.

Recientemente, cuando esta propuesta estaba terminada, Brasil, Argentina, Chile y Paraguay suscribieron el 14 de julio de 2026 “**El memorando de entendimiento “ALAS” Acuerdo de Liberalización Aérea Sudamericana para el desarrollo del cielo único sudamericano.**”

Nosotros venimos proponiendo el “**cielo único latinoamericano**” desde principios de este siglo. En septiembre de 2006 se realizó un evento denominado “**LA AVIACION CIVIL DEL FUTURO**”, **Foro Internacional realizado en la ciudad de CARACAS, REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA, organizado por el INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL INAC**, donde reiteramos nuestra propuesta del “**cielo único latinoamericano**”. Re-

cuerto que, en el almuerzo posterior, estuve sentado entre el ministro de Transporte de Venezuela y el representante de LAN en ese momento, recordemos que LATAM nació en 2012, fusión de LAN y TAM. El representante de LAN, respecto a mi propuesta, me dijo más o menos, nosotros estamos armando nuestro propio “**cielo único**” por medio de filiales, pero el cielo único latinoamericano se concretará cuando Brasil lo proponga.

En el texto del Memorandum se dice en uno de los párrafos, “**Reconociendo que la autoridad aeronáutica brasileña comparte plenamente la visión de integración aérea sudamericana que inspira el presente instrumento y que, de conformidad con sus competencias actuales y con la legislación vigente en Brasil, manifiesta su intención de evaluar hasta el máximo grado de flexibilización aérea actualmente posible, ofreciendo en esta etapa derechos de Séptima Libertad de pasajeros a las Partes Signatarias del presente Memorando, como gesto de buena fe y de compromiso con este proceso, sin perjuicio de continuar evaluando las alternativas jurídicas e institucionales que permitan avanzar, progresivamente, hacia la Octava y Novena Libertades del Aire**”;

Mi compañero comensal tuvo razón.

Ver con relación al tema del cielo único mis notas:

<https://www.portaldeamerica.com/index.php/columnistas/luis-alejandro-rizzi/item/27824-la-deuda-del-cielo-unico-latinoamericano>

<https://www.portaldeamerica.com/index.php/columnistas/luis-alejandro-rizzi/item/22231-un-paso-hacia-cielos-abiertos-o-cielo-unico-en-latinoamerica>

<https://www.portaldeamerica.com/index.php/columnistas/luis-alejandro-rizzi/item/25678-cielo-unico-africano>

<https://aerolatinnews.com/aerolineas/integracion-latinoamericana-para-el-transporte-aereo/>

<https://www.portaldeamerica.com/index.php/columnistas/luis-alejandro-rizzi/item/21936-ideas-para-una-nueva-politica-aerea>

## UN MERCADO COMÚN TURÍSTICO.

Los países de Latinoamérica deben constituir un mercado común turístico, que facilite la libre circulación de personas. El control migratorio se limitará a los no residentes de la región por parte de los países de ingreso y salida.

Tenemos presente que la imposición en el ámbito de la Unión Europea del sistema de control de ingreso y circulación “**EES**”-Entry-Exit-Systems- a los pasajeros no comunitarios o extracomunitarios, con la finalidad de controlar la inmigración ilegal, **impactó negativamente sobre la imagen de Europa no solo como destino turístico, sino también como falta de sensibilidad humanitaria.**

Varias asociaciones de agentes de viajes consideran que algunos viajeros internacionales ya están replanteándose sus desplazamientos debido a los retrasos fronterizos, lo que perjudica tanto al turismo europeo como a la conectividad internacional. En este sentido, discrepan de la posición expresada recientemente por la Comisión Europea, que atribuyó las colas a la

concentración de vuelos en determinadas franjas horarias. Las organizaciones aseguran que los horarios de las compañías se planifican con un año de antelación y que el sistema debía haberse diseñado teniendo en cuenta esos flujos de pasajeros, según lo informó en su momento el portal “**Nexotur**”.

Nosotros insistimos en que se deberá disponer la libre circulación de bienes en la región con un único control en los países de ingreso y salida. Un ejemplo, solo podrán ser verificados los equipajes que superen los 25 Kg por persona o 75 Kg por grupo familiar a lo sumo.

Se debe crear una unidad monetaria virtual de referencia “**EL LATINO**”, como dijimos más arriba, que cotice contra una canasta de monedas que podría ser la misma que configura el valor de los DEG del FMI o el euro y dólar.

En esa moneda **-EL LATINO-**, deberían nominarse los precios en toda la región, incluso podría formalizarse en una suerte de “voucher” o de los viejos cheques del viajero.

En materia de transporte se debe crear una región única de circulación y conectividad aérea con la sola acreditación de la debida idoneidad por parte del país de residencia del prestador.

Esta idea podría parecer ingenua en un momento en que el multilateralismo está en crisis y en que en el propio seno de la Unión Europea ya se produjo el “Brexit” y el separatismo vuelve a formar parte de algunas agendas políticas partidarias locales.

Suponemos que el turismo, como tal y más allá de su contenido comercial, debe ser un vínculo de relación y amistad entre residentes de diversos orígenes.

Sin embargo, el presidente Donal Trump en las reuniones realizadas en Ankara, los pasados 7 y 8 de julio, dentro del marco de la **OTAN**, convirtió el turismo en un medio de agresión y de acción política aislacionista. Según “**The New York time**” dijo; “...I don’t want anything to do with Spain,” he said of the European Union’s fourth-largest economy. “Cut off all trade with Spain, please, including visits.”

... “No quiero tener nada que ver con España», dijo sobre la cuarta economía más grande de la Unión Europea. «Por favor, cortad todo comercio con España, incluidas las visitas.” Debemos aclarar que horas después se desdijo, luego de que el gobierno español aumentara su participación en los gastos de la OTAN. La cosa es que Trump se puede volver a desdecir por un estornudo o bostezo de cualquier funcionario español.

Sin embargo hay que tener en cuenta la opinión de Jeanette **Serritzlev**, analista militar de la Real Academia de Defensa de Dinamarca y especialista en desinformación, guerra híbrida e influencia rusa, que participó en el último panel ciudadano europeo sobre preparación ante crisis y emergencias y el futuro de Europa, como miembro del panel de expertos. Ella decía en una entrevista al diario “**El país**”, sobre la posición de los gobiernos de los diferentes países integrantes de la **U.E.**, “... Tanto mis colegas como yo misma teníamos la impresión de que existía cierta reticencia de las autoridades a hablar de preparación porque no querían asustar a la población. Y evidentemente no se trata de alarmar, sino de ser transparentes sobre cuál es la situación: la amenaza militar procedente de Rusia, las amenazas híbridas rusas, pero también cualquier otro riesgo, ya sea una crisis migratoria, catástrofes naturales, la crisis climática...”

**Amaya Hernán Gómez** se ha estrenado este año al frente de Catai, en un escenario marcado por la volatilidad global. Tras un inicio condicionado por los picos de inestabilidad geopolítica, que llegaron a frenar temporalmente las reservas, el mercado del gran viaje vuelve a hacer gala de su histórica resiliencia. Impulsado por un **boom de ventas de última hora** y por la **creciente tendencia a desestacionalizar las vacaciones** hacia el último cuatrimestre, el turoperador de ÁVONIS **prevé cerrar el ejercicio igualando las cifras de negocio del año anterior**. En esta entrevista con HOSTELTUR; la directora de Catai desvela la hoja de ruta de la compañía para expandir su modelo a nuevos mercados latinoamericanos de cara a 2027, analiza el crecimiento exponencial del 70% en destinos como China y reivindica con firmeza el valor estratégico y humano de las agencias de viaje...”. Esto significa que nuestro mercado turístico, se está descubriendo fuera de la región.

China en cambio promueve el turismo importador-emisivo- con la finalidad de mostrarse al mundo y de paso promover el uso de su moneda, el **Renminbi (RMB)**, el **Yuan** es la unidad de cuenta. A la fecha de preparar esta ponencia, Julio 2026, la relación del dólar con el yuan es de 1 **dólar** a 6,70.

Como vemos, Latinoamérica ofrece una alternativa al turismo en un continente carente de riesgos de guerra o de amenazas militares internas. Los países miembros y asociados al Mercosur, tienen convivencia social armónica, no hay conflictos religiosos, ni sociales y sus economías se van ordenando dentro de un mínimo de racionalidad que garantizan, además, un buen nivel de precios de bienes y servicios.

Todo ello sin perjuicio de las bellezas naturales que ofrecen escenarios que superan las mejores fantasías.

Insistimos, Latinoamérica debe ser un destino turístico; el derecho debe aportar los medios para facilitarlos.

## CONCLUSIÓN.

No podemos pretender que en un congreso o seminario se institucionalicen propuestas.

La idea es presentar propuestas y hacerlas germinar en cada uno de los países.

El derecho debe ser una artesanía que facilite la innovación con imaginación y audacia.

El Papa Francisco nos diría, “hagan lío”. Ortega nos diría lo mismo que le escribió a ese joven argentino estudiante de filosofía el 28 de diciembre de 1928, basta de eufemismo doctrinario, “abogados a las cosas concretas” y el jurista Alfredo Colmo nos diría, “basta de superfetar”.

EL derecho se ha vuelto un medio generador de conflictos, cuando su finalidad es la contraria, resolver conflictos sobre la base de la buena fe.

...

## MOVILIDAD AÉREA URBANA

Por el Dr Leonardo Arcadio Zarza<sup>1</sup>

*En el futuro de la movilidad aérea,  
la inteligencia artificial (IA) no reemplazará a los humanos,  
pero los humanos que la utilicen, reemplazarán a los que no lo hacen.*

**Abstract:** Esta ponencia pertenece a una parte de la tesis doctoral presentada en la Universidad de Buenos Aires de Argentina en abril de 2026 cuyo título es: “Aviación Pilotada a Distancia: La insuficiencia del régimen normativo nacional y la posibilidad de incorporar y adaptar a la legislación argentina los principios jurídicos internacionales de las aeronaves civiles no tripuladas y de la movilidad aérea avanzada”. El presente trabajo de tesis doctoral pretende realizar nuevos aportes al derecho aeronáutico y espacial argentino para describir la realidad del contexto internacional de la nueva aviación civil no tripulada, la aviación pilotada a distancia (APD), la aviación conducida por IA (ACPIA), la movilidad aérea avanzada (MAA), explicar sus incidencias e impacto comercial en la vida de los ciudadanos en el corto y mediano plazo, comprender los desafíos jurídicos en la materia, predecir principios, deberes, derechos, caracteres a incorporar y adaptar a la legislación y reglamentación argentina. El derecho aeronáutico argentino dispone de una legislación basada en el código aeronáutico actualizado por el decreto del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) 70/ 2023. Esta actualización produjo un importante momentum en la modernización de su reglamentación. En la última década se han abordado una serie de proyectos innovadores que se han empezado a aprobar e incorporar al plexo legal normativo nacional. Este trabajo pretende realizar aportes para la mejora continua del plexo normativo del derecho aeronáutico y espacial argentino que generará el impacto necesario que sirva de base tanto en la legislación como en la reglamentación correspondiente para el vuelo seguro de la aviación pilotada a distancia y de la movilidad aérea a nivel nacional, provincial y municipal.

### 1. Introducción: El Cambio de Paradigma en la Navegación Aérea

La navegación aérea atraviesa una «revolución de la movilidad» disruptiva, impulsada por la convergencia del uso de aplicaciones móviles digitales en celulares para el movimiento

---

<sup>1</sup> Abogado Doctor en Derecho de la Universidad de Buenos Aires (UBA), especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario del Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico Espacial (INDAE) de Argentina- Ex Aviador Militar Piloto de Avión (Lic. ANAC Piloto de Transporte de Línea Aérea e Instructor de Vuelo), Magister en Defensa Nacional y Licenciado en Estrategia y Organización de la Universidad Nacional de la Defensa Argentina (UNDEF), Master en Administración de Negocios (MBA) de la Universidad de San Andrés de Argentina- Master en Ciencias de Negocios (MSB) University of Kansas de Estados Unidos de América.

de personas y carga, la Inteligencia Artificial (IA) y la Aviación Pilotada a Distancia (APD). Este fenómeno trasciende la mera evolución técnica para situarse como un cambio de paradigma estratégico: el paso de una aviación centrada en la aeronave como objeto técnico, hacia un ecosistema centrado en el “ser humano” y su capacidad de desplazamiento tridimensional.

En este nuevo escenario, la Movilidad Aérea surge como un sistema integral de transporte de personas y bienes mediante aeronaves a baja altura, con propulsión sustentable y alta automatización. Para el derecho aeronáutico argentino, la integración de la APD (operaciones remotas tipo RPA/RPAS) y de la ACPIA (Aeronave Conducida por Inteligencia Artificial) representa un desafío que exige un anclaje jurídico sólido para garantizar que el progreso tecnológico no comprometa la seguridad operacional.

## **2. Marco Teórico y Formulación de la Hipótesis**

En una investigación doctoral, la hipótesis actúa como la brújula analítica para interpretar las lagunas normativas detectadas frente al avance técnico.

“La tesis expresa que para su regulación eficiente en Argentina, la aviación pilotada a distancia (APD) debe:

- someterse a los principios jurídicos del derecho internacional que tengan aceptación social en el derecho argentino y a la ejecución de vuelos controlados por una autoridad nacional aeroespacial,
- planificar y ejecutar la navegación aérea del vuelo bajo el concepto de una seguridad operacional en tiempo real, armonizando una normativa de la aviación civil no tripulada y la movilidad aérea avanzada,
- la obligación de vuelo con ciclo de intervención, la potestad de control de decisión y protección humana (PCDPH) sobre la inteligencia artificial (IA), y el respeto de los principios éticos del debido uso de la IA.”

Esta hipótesis valida que la insuficiencia del régimen previo no se resuelve con parches normativos, sino con un sistema de seguridad dinámico. Como corolario, se plantea la necesidad de crear una Autoridad Nacional Aeroespacial (con una jerarquía similar al modelo NASA de EEUU). Esta entidad es una necesidad estructural para gestionar la complejidad de los múltiples dominios: terrestre, marítimo, cibernético, electromagnético y aeroespacial, que el régimen actual no alcanza a coordinar de manera sistémica.

## **3. Contexto normativo de la Movilidad Aérea**

La primera cuestión que es pertinente distinguir es la diferencia entre transporte y movilidad, ya que el transporte está asociado a un acto de traslado y la movilidad a la capacidad de desplazarse o de ser desplazado libremente. La movilidad es un término más amplio que el de transporte, se ha avanzado en lo que hace a la movilidad peatonal, automotriz, transporte público, car sharing, pero la aviación está en el extremo inferior de la pirámide invertida de los principios y derechos de la movilidad.

La movilidad aérea surge a nivel global bajo la denominación de “movilidad aérea

avanzada (MAA)". La movilidad aérea urbana (MAU) es una parte de este nuevo fenómeno. Es un ecosistema que está compuesto por fabricantes de aeronaves eVTOLs (se los conocen como eVTOLs: Electrical Vertical Take Off and Landing por sus siglas en inglés), operadores de infraestructura, fabricantes de baterías, operadores aéreos de pasajeros y carga, gestores de tráfico aéreo, empresas de software y tecnología, inversores y reguladores gubernamentales.

Involucra aspectos de nuevas tecnologías 4.0, un nuevo rol en la ciudad, nuevos derechos y obligaciones, nuevos impactos a nivel local, y la proliferación del uso de la tercera dimensión del espacio aéreo para la movilidad aérea de personas y de carga.

A nivel global estamos en una etapa de cambio de paradigma de concepción de lo que entendemos por transporte hacia un concepto moderno de *movilidad sustentable*. La nueva era de la movilidad será eléctrica, digital, personalizada y sustentable. Los negocios que se operen en áreas urbanas demandarán tendencias innovadoras para moverse on-demand, con agilidad, seguridad y precisión que serán áreas claves para focalizar. La era de la movilidad, surge de la convergencia de tecnologías de vehículos eléctricos, capacidad de automatización, vehículos autónomos, inteligencia artificial que cada vez son más accesibles y la enorme cantidad de smartphones en manos de todas las personas del mundo.<sup>2</sup>

La movilidad aérea urbana, (UAM) por sus siglas en inglés es una de las partes de esa movilidad que surge, y podría proporcionar la futura movilidad aérea para trasladar las personas y los bienes en las diversas regiones del planeta, optimizando los tiempos de espera, evitando congestiones de tráfico u obstáculos terrestres y reduciendo la huella de carbono respecto de los automóviles a combustión en aproximadamente un 40%.<sup>3</sup>

Sin embargo, esto no será sencillo ya que la infraestructura física, digital, como por ejemplo la adaptación del management del espacio aéreo de baja cota (ATM/ UTM: Air Traffic Management/ Unmanned Traffic Management), la seguridad operacional, vertipuertos o estaciones de recarga eléctrica deben acompañar esta revolución tecnológica. Por ello hay quienes consideran que los inicios de la movilidad aérea o MAA se darán en zonas no tan urbanizadas y posteriormente avanzará a la urbe en sintonía con la confianza y aceptación social.

La MAA se construirá sobre las bases de la tecnología de los RPA /RPAS o comúnmente conocidos como drones, aeronaves EVTOLS y la capacidad de gestión pública de tráfico aéreo digital. La seguridad operacional, confianza y la aceptación social de estos servicios serán los factores claves para determinar el éxito o no de este tipo de nueva movilidad.

#### **4. Las Aeronaves Conducidas por Inteligencia Artificial (ACPIA) y la Movilidad Aérea Avanzada (MAA) en Argentina.**

En el caso de Argentina, relacionado a la Movilidad Aérea Avanzada (MAA) y

---

<sup>2</sup> *The economist: Urban mobility is on the move*, obtenido del sitio [https://futurepresent.economist.com/urban-mobility-is-on-the-move/?utm\\_medium=cpc.adword.pd&utm\\_source=google&ppccampaignID=19495686130&ppcadID=&utm\\_campaign=a.22brand\\_pmax&utm\\_content=conversion.direct-response.anonymous&gclid=Cj0KCQjwxMmhBhDJARIsANFGOSsd3cHk6yEWmaPqEaOJowS\\_3MaCH2U0i2GrrlpGJYnJ7o7OTBfS9V0aAj54EALw\\_wcB&gclsrc=aw.ds](https://futurepresent.economist.com/urban-mobility-is-on-the-move/?utm_medium=cpc.adword.pd&utm_source=google&ppccampaignID=19495686130&ppcadID=&utm_campaign=a.22brand_pmax&utm_content=conversion.direct-response.anonymous&gclid=Cj0KCQjwxMmhBhDJARIsANFGOSsd3cHk6yEWmaPqEaOJowS_3MaCH2U0i2GrrlpGJYnJ7o7OTBfS9V0aAj54EALw_wcB&gclsrc=aw.ds) el 9 de abril de 2023.

<sup>3</sup> *Uk Urban Air Mobility Consortium, The launch of electric urban aviation (2022)*, obtenido del sitio <https://ukairmobility.com/> el 10 de abril de 2023.

específicamente a las aeronaves conducidas por inteligencia artificial (IA), al estar ya reguladas en el art. 79 del Código Aeronáutico Argentino, y en el DNU del PEN de la Argentina nro 663/ 2024 Aviación Civil No Tripulada, es importante destacar que este tipo de aeronaves se podrían poner en servicio operativo inicialmente sólo para operaciones en zonas rurales o en la movilidad o distribución de cargas. Ello demandará continuar actualizando los tratados internacionales y legislación nacional que regulan esa actividad aeronáutica, esos tipos de contratos, y se deberá exigir la adaptación tecnológica de todos los aeropuertos del mundo que estén dispuestos a permitir que este tipo de aeronaves con alto grado de autonomía operen en ellos. En relación a esto también es importante que la legislación local admita la validez jurídica de las conversaciones mantenidas entre los algoritmos de IA y los controladores de tránsito aéreo ATC o con el algoritmo de IA que sustituya al controlador. La conducción de la aeronave por IA obliga a redefinir muchos aspectos de la teoría general del derecho, de la confiabilidad de los humanos en la IA, de aspectos relacionados con la subjetividad jurídica de la IA y de la teoría general de la responsabilidad.

La resolución 550 / 2025 vigente de la ANAC de Argentina regula a los drones a través de las RAAC 100, 101 y 102 como parte de la aviación pilotada a distancia APD considerándolos RPA/ RPAS, y los clasifica por su peso en las siguientes categorías:

**1) Categoría Abierta:** desde 250 gramos de MCTW (maximum certificate take off weight) hasta 25 kg.

**2) Categoría Específica:** Desde 25 Kg y hasta 150 kilogramos de MCTW.

**3) Categoría Certificada:** Desde 150 kilogramos o más. Se asocia a esta categoría a la Movilidad Aérea Avanzada (MAA) de acuerdo al DNU 663/ 2024 Aviación Civil No Tripulada.

No se visualiza que una aeronave autónoma o conducida por IA haga que la navegación aérea sea más peligrosa, sino todo lo contrario. Todo pasa por un tema de confiabilidad, tiempo y aceptación social. En general las generaciones humanas más jóvenes sin formación aeronáutica tienen mayor tendencia, grado de aceptación y tolerancia para subirse a una aeronave sin piloto humano a bordo, pero los que tienen mayor formación aeronáutica no tanto. Hay que recordar que hace más de cien años atrás se requería una persona en los ascensores para apretar el botón al piso que se quisiera subir pero era también un tema de seguridad en caso de emergencia y por supuesto también de “confiabilidad”. Hoy es raro encontrar una persona humana en el ascensor solo para tocar el botón del mismo. Tal vez en el futuro no sorprenda tanto que no exista un piloto humano en el cockpit de una aeronave, confiemos más en la IA, la utilidad de su servicio para el desarrollo y conectividad de la humanidad.

Desde el punto de vista de las ciencias duras y de la ingeniería, la confiabilidad es difícil de medir y de probar. Pero aún así, se utilizan computadoras y sistemas para operar la mayoría de las máquinas, aeronaves y sistemas hoy día y para dar solución a este tema de la “confiabilidad” se inspecciona y se controla que las tareas y acciones sean bien definidas en base a escenarios posibles, se realicen en forma segura, que cumplan las especificaciones que se fijaron, y para confirmar explícitamente ello y que han pasado exitosamente todas las pruebas, se ha creado el concepto de “certificación”, y si son certificadas entonces confiamos. Pero el problema es que pasa más allá de esa frontera de certificación, y allí es donde todavía

es clave la supervisión, solución y decisión humana para intervenir en la solución final de los problemas en vuelo.

Sin embargo, hay que considerar también que el 80% de los accidentes aéreos son provocados por causas o errores humanos, sin embargo también es relevante conocer cuántos accidentes o incidentes aeronáuticos se evitaron gracias a la experiencia y creatividad de los pilotos humanos. Tal es el ejemplo del Vuelo del Airbus 320 del Capitán Sully que a raíz de la falla de los dos motores luego del despegue producto de la ingesta de aves, acuatizó en el Río Hudson del Estado de New York de Estados Unidos de América en enero de 2009 salvando a todos los pasajeros y tripulación. En realidad la aeronave y los pilotos humanos de ese Airbus 320, estaban “certificados” para continuar volando con un motor operativo pero no con la pérdida de los dos motores, y allí es donde emerge la creatividad de la resolución y decisión humana para decidir acuatizar en el río y no intentar volver a la pista de aterrizaje de donde había despegado. En este caso el cerebro humano decidió correctamente en forma brillante, en una situación fuera de la caja, y en forma creativa salvando todas las vidas. Pero en ese momento en 2009, sólo había computadoras de vuelo convencionales que hacían lo que habían sido programadas por los humanos para hacer en las cabinas de pilotaje de vuelo, no tenían redes neuronales para aprender e interpretar con creatividad y no existía todavía la Inteligencia Artificial a cargo del pilotaje de las aeronaves. Una IA entrenada, que pueda aprender y modificar sus conductas o decisiones, si podría enfrentar y decidir correctamente con situaciones imprevistas y “no certificadas” tal vez incluso mejor que un humano. Tal vez la solución no sea la “certificación de piloto IA” solamente sino que también la de otorgar “licencias” a las IA que tienen capacidad de aprender y ser creativas en forma similar que a los pilotos humanos acorde a su grado de experiencia de horas de vuelo en los tipos de aeronaves, rendimiento en simuladores de vuelo y sobre todo en base a su capacidad de ampliar su “confiabilidad”. Entonces deberían seguir el mismo proceso de los pilotos humanos que pueden aprender y ser creativos, habría que entrenar a esos Pilotos IA, evaluarlos, y otorgarles las licencias correspondientes.

Queda claro que el contexto normativo que debe regular la aviación pilotada a distancia en Argentina debe hacer foco en los principios generales consignados en la materia del derecho aeronáutico por las recomendaciones de la OACI, los tratados internacionales de derecho aeronáutico con jerarquía constitucional, el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR UAS 100, el Código Aeronáutico Argentino actualizado de 2023, los principios generales del derecho aeronáutico, los usos y costumbres aeronáuticas, los principios del derecho común y leyes análogas, los principios de uso ético de la IA, las reglamentaciones de aviación civil vigentes, la reglamentación RAAC 100, 101, 102 emitidas por la Autoridad Nacional de Aviación Civil ANAC, respetando la competencia federal y la autonomía del derecho aeronáutico, pero sin dejar de estar abierto a nuevas formas de adaptación para continuar con la evolución de la humanidad desbloqueando el cielo para el movimiento y traslado de personas humanas y otros seres inteligentes con mayor movilidad pero con seguridad.

## **6. La Potestad de Control de Decisión y Protección Humana (PCDPH) para los vuelos autónomos.**

*No habrá libertad de volar eficiente posible  
sin un régimen jurídico de la economía de la baja altitud basado en principios*

*y un adecuada gestión de la responsabilidad  
que garanticen los grados de confiabilidad aceptable  
en la inteligencia artificial y la seguridad operacional en tiempo real.*

El derecho debe actuar como garante frente a la autonomía algorítmica. Se propone como principio rector la “Potestad de Control de Decisión y Protección Humana (PCDPH)” . Este concepto de propuesta es la respuesta jurídica a la IA basada en redes neuronales probabilísticas. Frente a sistemas que «aprenden» y “deciden”, el derecho impone el deber de intervención del piloto humano a bordo o a distancia en niveles iniciales de interoperabilidad, que podrían ser de control directo y constante, supervisión activa con capacidad de interrupción, o monitoreo por excepción en sistemas de alta autonomía.

Según la Real Academia Española (RAE) potestad es el dominio, poder, jurisdicción, o facultad que se tiene sobre algo o alguien, siendo una capacidad para mandar o hacer algo. El desafío se plantea en que la IA debe estar al servicio de la humanidad y no al revés. Para garantizar ello, es que surge este principio de la potestad de control de decisión y protección humana (PCDPH) y se basa en la facultad del control humano del otorgamiento de subjetividad jurídica a la IA con grado de confiabilidad de IA aceptable, pero bajo un conjunto de derechos, obligaciones, aptitud y competencia que deben incorporar normativa ética aplicable que pueda esbozar detalladamente con prioridad conceptos operacionales de vuelo y de solución en caso de fallas y emergencias, como también normas de control sobre la tecnología robótica, de inteligencia artificial, respeto de normas de derecho ambiental, derechos humanos, derecho a la intimidad a fin de disponer de patrones de conducta en todas las operaciones que se generen en el espacio aéreo y ultraterrestre a distancia.

La PCDPH es el conjunto de derechos y obligaciones que tienen los seres humanos sobre el sistema de decisiones de la inteligencia artificial que exista en el control del vuelo de las aeronaves pilotadas a distancia, la movilidad aérea avanzada, y las aeronaves conducidas por IA, para garantizar la trazabilidad y transparencia de las decisiones de la IA, la protección de la vida humana en todo proceso de toma de decisiones de este tipo de aeronaves, independientemente del grado de automatización o autonomía que posea.

Una de las características esenciales y desafíos más importantes de la aviación pilotada a distancia (APD) es la automatización, la evolución a la autonomía e inteligencia artificial. La automatización e inteligencia artificial pueden hacer grandes cosas, pero a mayor automatización se da el dilema de mayor o menor transparencia, y cada vez se hace más difícil mantener al piloto humano en el *loop* (*dentro del sistema de decisión*), es decir, cuando falla algún sistema de la aeronave en vuelo y el piloto humano se debe hacer cargo para su solución. Actualmente la aviación pilotada a distancia y movilidad aérea avanzada están transitando el salto de la automatización a la autonomía, y este aspecto es crucial en la comprensión de los límites de la responsabilidad. La autonomía no es solo una característica de los seres humanos sino también que ya lo es indefectiblemente de explotadores de plataformas tecnológicas y computadoras modernas que incursionan en la internet de las cosas, el uso de la red 5G de internet y de la inteligencia artificial que atraviesa a toda la humanidad.

La tecnología espacial ha sido forzada a incursionar en conceptos de la autonomía por

alejamiento del control humano y requisitos de supervivencia en el espacio exterior y en otros planetas. Tal han sido los casos de las naves y robots espaciales que actualmente se encuentran navegando en el espacio exterior o explorando suelo marciano. El dilema surge cuando se debe operar este tipo de tecnología en RPA/ RPAS de menor alcance y en el ambiente del espacio aéreo terrestre y sus desafíos a las jurisdicciones y regulaciones particulares de los estados soberanos en donde no se requiere tanta autonomía sino mayor intervención humana sobre estas máquinas.

Cuando se trata el tema de la regulación de operadores de la APD, MAA y ACPIA se considera una buena propuesta intentar hacerlo con enfoque sistémico y en el dominio aeroespacial. No se puede investigar la regulación de operación del RPA /RPAS como compartimento estanco separado de su capacidad de comando y control, y navegación y posicionamiento que provenga de señales electromagnéticas satelitales o de otros ámbitos. Se debe investigar y regular todo el sistema en forma holística de lo contrario se pierde la capacidad de percepción real de estos nuevos hechos técnicos aeronáuticos.

Los operadores de RPA /RPAS podrían ser un individuo piloto a distancia, un software basado en algoritmos y agentes de IA, o una organización u empresa de un explotador que se involucra en operaciones. Podría abarcar entidades comerciales y privadas tanto para vuelos de transporte aéreo, aviación general o propósitos de trabajo aéreo.

Dentro de este contexto, los operadores podrían ser representados por individuos volando un solo RPA /RPAS, o entidades comerciales más grandes y sofisticadas que abarcan el comercio global. En algunos casos no existe distinción entre el concepto operacional, el tipo de operadores o la naturaleza del servicio de RPA /RPAS

Todos los operadores que ejecutan operaciones en el espacio aéreo internacional deben disponer de un certificado de operador de RPA /RPAS y deben cumplir con los requisitos de aprobación operacional emitidos por el estado del operador, incluyendo los requerimientos del sistema de gestión del safety.

Los explotadores de RPA /RPAS deberían ser responsables de disponer:

1. Tripulación remota calificada y habilitada acorde a las competencias requeridas.
2. Certificado de aeronavegabilidad del RPAS.
3. Servicios de enlace de C2 Link con requerimientos de performance adecuadas.
4. Coordinación con las empresas proveedoras de servicios que sean las apropiadas.
5. Requerimientos de grabado y almacenaje de información son apropiados.
6. Requerimientos de compliance (conformidad), exigidos por el estado del operador.
7. Cumplimiento de requerimiento de compliance (conformidad) con los estándares internacionales y las instrucciones de ATM (Air Traffic Management) y UTM (Unmanned Traffic Management)

En Argentina, por ejemplo, para contribuir a garantizar la evolución de la operación segura de la aviación pilotada a distancia categoría certificada autónoma o la ACPIA se debería agregar e implementar un sistema regulatorio que sostenga la potestad de control y protección de decisión humana (PCDPH).

Relacionado con estos principios y en cuanto a la responsabilidad en el sistema de innovación relacionado a los métodos de control de automatización y la relación humano-máquina de los RPA /RPAS para la toma de decisiones se deberá tener en cuenta los siguientes aspectos para regular los niveles de interoperabilidad entre las acciones que se produzcan en la plataformas tecnológicas, direcciones de navegación aérea, acciones y propósitos de los RPA /RPAS y las decisiones que adopte el explotador o piloto a distancia<sup>4</sup>: Por ejemplo se puede tomar a *JARUS* como referencia y donde se considera

**-Nivel 0: Operación manual:** El humano es totalmente responsable de la función ejecución, sin asistencia de la máquina;

**-Nivel 1: Operación asistida:** La máquina opera dentro y en rol de apoyo fuera del ciclo de la decisión humana en la ejecución de la función (proporciona información relevante);

**-Nivel 2: Reducción de Tareas:** La máquina opera dentro y en rol de gestión dentro del ciclo de decisión humana reduciendo la carga de trabajo para cumplir la tarea. (alerta de conflicto y avisos de resolución basadas en patrones de vuelos predictivos);

**-Nivel 3: Automatización supervisada:** La máquina ejecuta la función bajo la supervisión humana, el cual se espera que monitoree e interviene a requerimiento. (TCAS y Autopilot);

**-Nivel 4: Pilotado por excepción:** La máquina ejecuta la función alertando al humano en caso de un evento o un problema;

**-Nivel 5: Pilotaje Autónomo-Automatización Total:** La máquina es totalmente responsable por la función ejecución. El humano no puede intervenir en tiempo real en ambos casos ya sea por limitaciones prácticas o exclusión deliberada del ciclo de decisión.<sup>5</sup>

La operación de los RPA, RPAS o EVTOLS pueden ser manual, con piloto automático o en vuelo autónomo. Es importante destacar que cada vez es más difusa la línea divisoria entre lo automático y lo autónomo. La decisión en la operación de RPAS en la actualidad podría llegar a ser de carácter humana o producto de la inteligencia artificial. Se debe tener en cuenta que el aspecto decisional de la operación de estos RPA /RPAS/ EVTOL puede estar orientada entre otros aspectos a estas cuestiones aeronáuticas:

- a) Evaluación de performance de la aeronave y planificación del vuelo.
- b) Evaluación meteorológica.
- c) Emergencias y contingencias aeronáuticas.
- d) El rumbo y destino de navegación aérea.
- e) El propósito de la operación: civil, militar, transporte aéreo de carga, trabajo aéreo, etc.

A pesar de los avances tecnológicos, en la aviación tripulada y pilotada a distancia

---

<sup>4</sup> *JARUS, Metodología para la evaluación de la automatización de las operaciones de uas (2023)*, recuperado de [http://jarus-rpas.org/wpcontent/uploads/2023/06/jar\\_21\\_doc\\_JARUS\\_Methodology\\_for\\_Evaluation\\_of\\_Automation\\_for\\_UAS\\_Operations.pdf](http://jarus-rpas.org/wpcontent/uploads/2023/06/jar_21_doc_JARUS_Methodology_for_Evaluation_of_Automation_for_UAS_Operations.pdf)

<sup>5</sup> *Ibidem.*

continúa la vigencia del ciclo de decisión de origen militar de Observar-Orientar- Decidir-Actuar (OODA) de John Boyd de la década de 1980, el cual explicaba que la mejor performance y ventaja de un avión de combate en dogfight está dada por la capacidad del piloto que disponga de la mejor visión periférica sin obstáculos en la cabina de pilotaje ya que tendrá la posibilidad de ver primero a su avión o amenaza oponente, y en consecuencia orientarse, decidir y actuar primero que el otro. Esto también tiene su utilidad en la aviación civil tripulada y pilotada a distancia también. A esto se lo denomina también la disponibilidad de “Conciencia Situacional” y actualmente constituye un activo relevante no solo para los humanos, sino también para la IA.



**Figura nro 1** : Ciclo de decisión de John Boyd <sup>6</sup>

La peculiaridad que surge en la operación de aeronaves en este milenio es el dilema entre la decisión humana y la de la inteligencia artificial. La inteligencia artificial ha evolucionado en forma exponencial en algunos casos. Es más, hay quienes cuestionan si en la aviación tripulada el que vuela la aeronave es el piloto humano o la computadora de vuelo/piloto automático, ya que en la actualidad las aeronaves disponen de una tecnología tal, que una vez programado el vuelo en el Flight Management System (FMS) el avión realiza todo prácticamente sin intervención humana con gran capacidad de autonomía, teniendo el piloto cada vez menor intervención manual directa en los comandos de vuelo.

Los atributos de la autonomía son:

1. la frecuencia de interacción del piloto remoto (independencia)
2. la tolerancia a la incertidumbre del contexto (capacidad de adaptación)
3. el grado de asertividad para actuar ante obstáculos y continuar cumpliendo la misión con decisiones coherentes
4. El salto de la automatización a la autonomía también es una realidad.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> <https://expertfighting.it/ooda-loop-e-la-difesa-personale/> The OODA Loop acceso el 20 de julio de 2026.

<sup>7</sup> Marra William, Mc Neil Sonia (2012) *Understanding the loop, regulating the next generations of war machines* recuperado de [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2043131##](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2043131##), <http://www.law.harvard.edu/studorgs/jlpp/>, con acceso el 30 de julio de 2026.

Ejemplo de ello en la aviación tripulada ha sido el caso del accidente del avión de la empresa US Airways de EEUU el 15 de enero de 2009, en que el piloto Chesley Sullenberger tuvo que aterrizar en el Río Hudson en EEUU, por detención de los dos motores en vuelo por ingesta de aves en el despegue desde el aeropuerto de Nueva York. En este caso la decisión humana fue la más acertada de no volver a la pista, acuatizar en el Río Hudson y permitió salvar todas las almas a bordo. Posteriormente la NTSB inició una investigación cuestionando la decisión del comandante ya que en pruebas en simuladores de vuelo se pudo determinar que la aeronave podría haber vuelto a la pista y aterrizar sin inconvenientes. El caso es que en esa simulación no se tuvo en cuenta el tiempo de reacción del ser humano ante lo imprevisto para adicionar al tiempo de vuelo para volver a la pista, en cuyo caso la aeronave se hubiese estrellado en la ciudad intentando llegar. La computadora ante lo imprevisto se comporta en forma impredecible e incluso a veces con cierta torpeza, en cambio el cerebro humano normalmente sigue siendo más brillante que la inteligencia artificial.<sup>8</sup> Sin embargo, sería interesante dilucidar si esa aeronave hubiese sido volada en forma autónoma o conducida por inteligencia artificial, si hubiera decidido con un ciclo de decisión más rápido poder volver a la pista de la cual despegó, y el resultado hubiese sido exitoso o no.

En otro sentido, tenemos el caso de la desacertada decisión de una computadora de vuelo del avión Boeing 737 Max 8 que en el año 2019 tuvo dos accidentes fatales en menos de 6 meses. El primero un avión de la empresa Lion Air en Indonesia luego del despegue de Yakarta se precipitó a tierra ocasionando la muerte de todos sus ocupantes, el segundo el de Ethiopian Airlines que el 10 de marzo de 2019 en Kenia, también a causa de una decisión desacertada de una computadora de abordaje que sensa en forma inoportuna el ángulo de ataque de la aeronave en el despegue ocasionó la precipitación a tierra de la aeronave produciendo el fallecimiento de todas las personas a bordo.

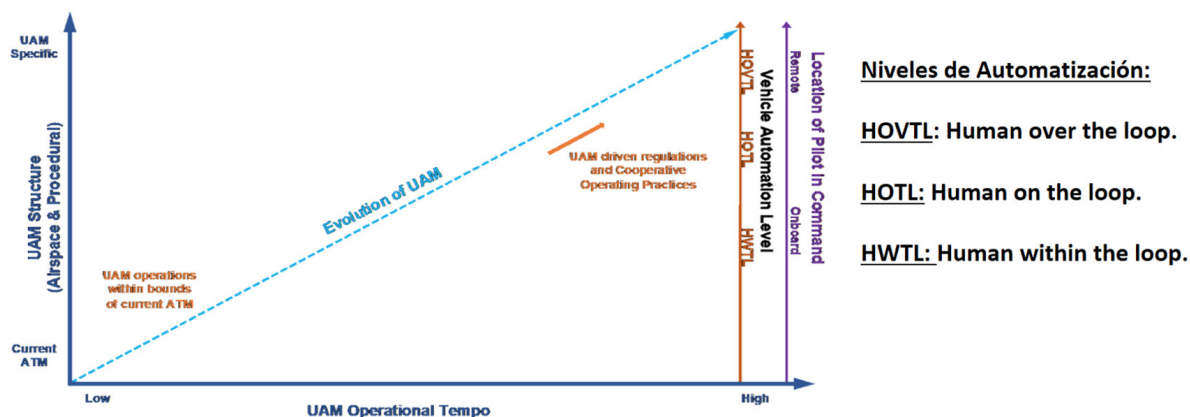
Los riesgos de la autonomía y de la inteligencia artificial han llegado a límites insospechados. Por ejemplo, en la Universidad de Georgia de EEUU ha ocurrido un caso en que en un diseño de softwares las inteligencias artificiales (IA) de ciertas máquinas han evolucionado en un grado tal en que habían desarrollado un lenguaje propio entre ellas, dejando afuera al ser humano, por lo cual hubo que desconectarlas y suspender el proyecto. La actualidad de uso masivo de algunos softwares de OpenAI, Google, Apple, Bing, y otros como Chatgpt, bard, gemini, siri, ets, muestran los borrosos límites de horizontes de alcances de esta nueva tecnología.

La movilidad aérea avanzada se ha constituido en una nueva forma de transporte y tal vez exija un plexo normativo especial que se adapte a sus propias necesidades. El transporte aéreo evolucionará hacia en una de sus acepciones como lo es el concepto de movilidad aérea. La Movilidad Aérea Avanzada contiene un segmento que se denomina Movilidad Aérea Urbana. Ésta a su vez tendrá su ritmo de evolución, que se denomina tempo operacional. Este tempo operacional de la evolución de la movilidad aérea urbana está relacionada con la ubicación del piloto al mando y su grado de intervención, y la otra variable relacionada con la circulación aérea y como se separarían estas aeronaves en forma automática. Todo este diseño operacional necesario para lograr la seguridad operacional necesaria para ganar confianza y

---

<sup>8</sup> *Ibidem*.

aceptación social, se verifica en el siguiente gráfico explicativo de la Federal Aviation Administration (FAA) de EEUU de 2023:



**Figura nro 2:** Evolución de las operaciones de UAM en la FAA de EEUU, y sus relaciones con el incremento de los niveles de tiempo operacional, y evolución de la estructura y procedimientos de control del espacio aéreo.<sup>9</sup>

El gráfico nro 2 de la Administración Federal de la Aviación (FAA) de EEUU, explica la evolución de la Movilidad Aérea Urbana (UAM: Unmanned Air Mobility) considerando el análisis entre dos ejes el tiempo operacional (bajo hacia uno alto), en función de la estructura de la UAM (procedimientos y el espacio aéreo) desde la ATM actual hacia uno específico de la UAM que sea aplicable para el vuelo seguro.

Los drivers del sistema de la evolución del tiempo operacional son la estructura de la ATM de la UAM (UTM), el lugar del piloto remoto al mando, y el nivel de automatización de la aviación pilotada a distancia.

Como se verifica en el gráfico, cuando el piloto al mando está a bordo el diseño actual disponible del ATM sirve a este propósito, en cambio cuando el piloto no está a bordo se requiere mayor cantidad de drivers propios de regulaciones del UAM y de prácticas cooperativas de control del vuelo y del espacio aéreo abiertas.

En cuanto a los niveles de automatización de la aviación pilotada a distancia la evolución del tiempo operacional será en función del nivel de automatización del ciclo de decisión humana. Se interpreta al tempo como el tiempo-ritmo de evolución de la UAM. En la actualidad el tiempo operacional está en una situación en que el nivel humano está dentro del ciclo de decisión (human within the loop: ( HWTL)) y el humano está en control directo de la automatización porque mayormente los vuelos de la UAM son con el piloto a bordo. En el nivel del humano en el ciclo (Human on the loop (HOTL)), el humano tiene control de supervisión de la automatización, interviene activamente monitoreando el vuelo y puede retomar el control

<sup>9</sup> Federal Aviation Administration de Estados Unidos de América (2026), Evolución del ambiente operacional de la uam, recuperado del sitio <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/Urban-Air-Mobility-Concept-of-Operations-2.0.pdf> el 26 de julio de 2026.

total a requerimiento. En el nivel del humano sobre el ciclo (human over the loop (HOVTL), el humano es informado en forma pasiva por el sistema, y el humano toma decisiones solo en caso excepcionales irreconciliables o de escala en aspectos de seguridad operacional.

La presencia o ausencia del piloto a bordo define cuestiones de intervención humana y de relaciones humano-RPA /RPAS, que influyen de manera directa en la toma de decisiones, en consecuencia esto deriva en cuestiones de responsabilidad en el tratamiento de la regulación de la Aviación Pilotada a Distancia y de la Movilidad Aérea Avanzada..

En este sentido, asimismo, es importante destacar que el contexto actual y futuro cercano esboza una realidad en que para que se desarrolle esta nueva aviación, y sobre todo el de la movilidad aérea urbana (UAM), hay enfoques que los países más desarrollados están adoptando en que el concepto de “transporte” está migrando hacia el concepto de “Movilidad”, el concepto central de “aeronave” está migrando al de “plataforma tecnológica” y el de la “ciudad como obstáculo” al de la “ciudad en el ADN”.

Las características mecánicas de la aviación pilotada a distancia hacen que sean aparatos o mecanismos creados por el ingenio humano con aptitud para desarrollar actividades aeronáuticas como podrían ser el transporte, la movilidad aérea avanzada o el trabajo aéreo. La única diferencia, o la característica más saliente, es precisamente la ausencia de personas humanas a bordo de la misma que se encuentren encargados de su conducción.

Existen diversos sujetos que rodean a la aeronave como elemento esencial del derecho aeronáutico. No se advierten prima facie diferencias en cuanto al tratamiento de la aviación pilotada a distancia del núcleo propietario-explotador cuyo desdoblamiento se produce únicamente con la transferencia del carácter de explotador de la máquina, que se produce sólo en determinados contratos como es el de locación.

Tampoco existen dudas acerca de la trascendencia de la figura del explotador a la hora de medir la responsabilidad aeronáutica. El explotador del RPA /RPAS es responsable con el mismo énfasis que el derecho aeronáutico se encarga de enmarcar a la figura del comandante para las aeronaves con piloto a bordo.

El hecho que la aviación pilotada a distancia, debe disponer de acuerdo a su categoría, de habilitaciones, certificaciones de aeronavegabilidad y demás documentos que las habiliten para desarrollar su actividad aérea, no significa que no deban encararse las particularidades que surgen de sus características salientes y que merecen que se hagan comentarios puntuales, en especial en lo que respecta a su tratamiento en la órbita del derecho penal.

Las aeronaves tripuladas hasta el presente, han contado con la figura jurídica humana del comandante como encargado de su conducción. Es el piloto al mando de la aeronave encargado de conducir desde las operaciones previas al despegue hasta las posteriores luego de su aterrizaje. Sin embargo, la aviación pilotada a distancia, de acuerdo al tipo y categoría pueden disponer de capacidad de vuelo autónomo sin intervención humana en absoluto, en forma automática (con piloto automático), a distancia con comando y control desde una estación de piloto remota (RPS) en tierra, en el mar o en el aire desde otra aeronave tripulada, a pesar que la reglamentación actual vigente en Argentina impone ciertas restricciones en este sentido todavía.

Lo que no se debería confundir es que la responsabilidad de un piloto a distancia de un

RPA /RPAS de por ejemplo seis toneladas de peso máximo de despegue, no tenga la misma o similares responsabilidades que un comandante de una aeronave tripulada de pequeño porte. Si bien un RPA /RPAS puede no transportar personas todavía por la restricción de la normativa vigente, el daño a personas o cosas, el daño producto de un abordaje, o daño a terceros en superficie puede incluso ser mayor que el de una aeronave tripulada. La resolución de la ANAC de Argentina 550/ 2025 y las RAAC 100, 101 y 102 lo han reglamentado en este sentido.

En la actualidad la conducta esperable de un comandante de una aeronave tripulada y de un piloto a distancia de un RPA /RPAS de más de 150 kilos de peso máximo de despegue categoría certificada están reguladas. Las mayores o menores exigencias previstas para cada uno de estos sujetos están reguladas jurídicamente para mitigar el correlato de reproches que puedan formularseles desde el punto de vista disciplinario, régimen de faltas y penal que también obedecen a patrones claramente diferenciados.

## 7. Los Centros de Acceso a la Justicia Aeronáutica (CAJA):

*Así como el automóvil no ha sido un carruaje sin caballos,  
el vuelo seguro de la movilidad aérea  
no es una mera prolongación del pasado.  
Solo será posible, si existe una nueva regulación  
con otros prismas que no sean familiares, y  
que garanticen la seguridad para todos.*

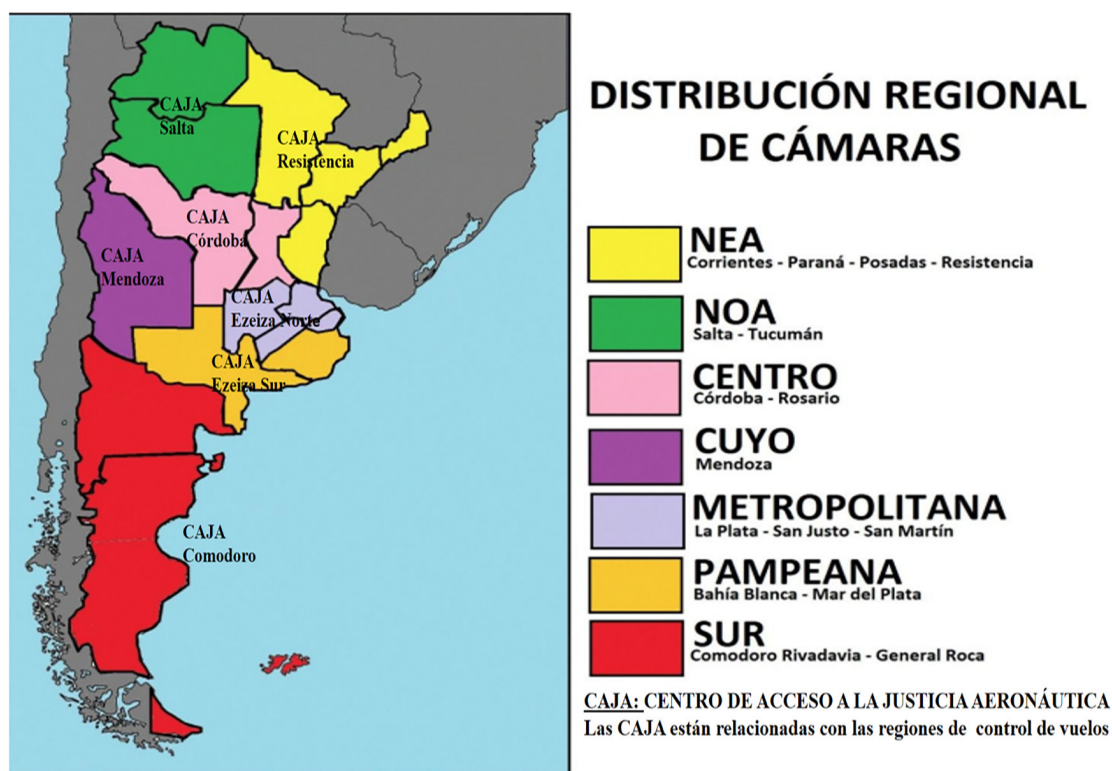
Como puente entre la alta tecnología y la realidad territorial, se propone el concepto de los **CAJA (Centros de Acceso a la Justicia Federal Aeronáutica)** . Estos centros son indispensables para que la justicia federal tenga despliegue efectivo allí donde ocurren los hechos técnicos, evitando que la regulación de vanguardia se convierta en una norma teórica inaplicable en el interior del país. Estos centros pueden ser simples aplicaciones móviles digitales en celulares con conexiones locales a las distintas jurisdicciones federales atravesando locales y abogados especialistas en la materia en edificios federales ya existentes a nivel nacional, provincial y municipal.

Se debe tener en cuenta la capacidad y garantía de acceso a la justicia en la materia del derecho aeronáutico, espacial y aeroportuario. Esto se funda en numerosos tratados de derechos humanos y el derecho constitucional Argentino de peticionar ante las autoridades. Cuando se habla del derecho a la justicia se deben tener en cuenta la duración razonable de los procesos, que la sentencia esté fundada, y que la competencia y ley aplicable en el derecho aeronáutico, ya que si no es conocida y entendida convenientemente puede generar inseguridad jurídica.

Una propuesta interesante también como principio general y parte de este control necesario para la operación de las aeronaves pilotadas a distancia y de la movilidad aérea avanzada en Argentina sería viable a través de una regulación jurídica multidominio y multicapa que sea permeable a nivel nacional federal, provincial y municipal, que sería la

capacidad de diseño y rediseño de la justicia federal fortaleciendo sus tribunales, juzgados, y Centros de Accesos a la Justicia con personal competente en estos temas de derecho aeronáutico, espacial, aeroportuario las ramas relacionadas con la movilidad aérea avanzada que se podrían denominar Centros de Accesos a la Justicia Aeronáutica (CAJA). Estos Centros de Acceso a la Justicia Aeronáutica entenderían en los conflictos relacionados con los mismos usuarios y su derecho de peticionar cuando se vieran vulnerados sus derechos por plataformas de venta de pasajes aéreos, los transportistas, explotadores aeronáuticos, aeroportuarios, líneas aéreas, las autorizaciones, certificaciones y todo otro tema de resolución de conflicto judicial relacionado que debería gestionar la autoridad de aplicación ANAC, EANA, ENACOM, CONAE etc, relacionadas con las habilitaciones necesarias para operar la aviación pilotada a distancia y la movilidad aérea avanzada y que requiere un abordaje técnico jurídico particular y ágil. Finalmente, áreas como la responsabilidad del constructor de ACPIA y el daño ambiental por propulsión eléctrica exigirán una reglamentación especial.

Además esta distribución territorial judicial debería estar en congruencia con las regiones de información de vuelo (FIR) actualmente en existencia y que regulan la circulación aérea de la aviación comercial, general controlada y no controlada en el territorio nacional Argentino.



**Figura nro 3:** Ejemplo de propuesta de despliegue de CAJA (centros de accesos a la justicia aeronáutica) para la aviación pilotada a distancia y movilidad aérea avanzada para Argentina.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la República Argentina: Fortalecimiento de la justicia federal con asiento en las provincias (2016) obtenido del sitio <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/justicia-fortalecimiento-justicia-federal-asiento-provincias.pdf>, el 11 de julio de 2026.

## 8. Conclusiones.

*La inteligencia artificial será tan buena o tan mala  
como la naturaleza humana se lo permita .*

*Para la operación eficiente  
de la movilidad aérea urbana,  
no es tan importante si es tripulado o no,  
sino el régimen jurídico aplicable,*

Del análisis surge que para volar en forma confiable, la Movilidad Aérea Urbana requiere un sistema de seguridad operacional en tiempo real, supervisado por una Autoridad Nacional Aeroespacial con capacidad de gestión sobre los dominios terrestre, marítimo, aeroespacial, electromagnético y cibernético.

- El DNU 70/2023 es un punto de partida necesario pero insuficiente sin una reglamentación específica para ACPIA y eVTOLs. Se requiere avanzar con la reglamentación pertinente para la Movilidad Aérea Avanzada (MAA).
- El diseño de una arquitectura jurídica debe priorizar la PCDPH para mitigar el riesgo que la IA desplace al ser humano en los riesgos de desalineamiento en la toma de decisiones. Para contribuir a garantizar la evolución de la operación segura de la aviación pilotada a distancia categoría certificada autónoma o la ACPIA en Argentina, se propone agregar e implementar un sistema regulatorio que sostenga la potestad de control y protección de decisión humana (PCDPH).
- La implementación progresiva de CAJA (Centros de Acceso a la Justicia Federal Aeronáutica) . Estos centros son indispensables para que la justicia federal tenga despliegue efectivo allí donde ocurren los hechos técnicos, evitando que la regulación de vanguardia se convierta en una norma teórica inaplicable en el interior del país.
- La llegada de los eVTOLs redefinirá el transporte y movilidad regional. En esta «nueva última milla» del derecho, el rol del abogado evoluciona: ya no es solo un litigante de siniestros, sino el arquitecto de una seguridad operacional sistémica . La llegada de la aviación pilotada a distancia y de la movilidad aérea urbana democratizará el vuelo, y es nuestra responsabilidad asegurar que este avance se consolide respetando valores éticos de protección humana y una armonización jurídica efectiva del derecho aeronáutico, espacial y del servicio aeroportuario argentino.
- Hay que tener en cuenta que, en todos los espacios aéreos internacionales, de los diferentes estados en general, y en el espacio aéreo argentino en particular existen regulaciones jurídicas acordadas a nivel internacional que otorgan libertades de sobrevuelo pero que también en algunos casos limitan los derechos de sobrevuelo por cuestiones de soberanía, seguridad y geopolítica que se deben respetar. El tema es que con la llegada de este tipo de vuelos con aeronaves pilotadas a distancia automatizadas y aeronaves no tripuladas autónomas, se traza un camino sin retorno hacia la necesidad de radarización de todo el aeroespacio nacional, a fin de estar en aptitud de monitorear en tiempo real tanto vuelo cooperativos como no cooperativos en espacios aéreos controlados como no controlados para prevenir cuestiones delictivas, otras que atenten

contra la seguridad nacional y operacional en general regulando en forma eficiente el tránsito aéreo y previniendo también posibles colisiones con otras aeronaves tripuladas, no tripuladas y/o daños a terceros en superficie.

- Con respecto a la democratización de acceso al espacio aéreo para aeronaves pilotadas a distancia y autónomas, se puede confirmar que a mayor automatización de acceso al espacio aéreo se puede ganar mayor escala. Para lograr esto, es necesario que los proveedores de servicios de control de tránsito aéreo de aeronaves pilotadas a distancia (USSP) y las estaciones de control terrestre (RPS) de las mismas aeronaves de ser necesario también estén todas certificadas a nivel nacional por la autoridad competente acorde a estándares internacionales.

- El contexto normativo está siendo un tema clave en el crecimiento de la aviación pilotada a distancia y la movilidad aérea avanzada porque tiene directa relación con el grado de aceptación social que va generando este nuevo hecho técnico.

- En cuanto a los principios generales del derecho aplicable a la APD y la MAA se podría concluir que:

1) La APD y la MAA son un sistema complejo sostenible, que generará conectividad multimodal, que democratiza el acceso al espacio aéreo, es habilitante del ejercicio de otros derechos, de desarrollo socio económico, genera participación ciudadana y requiere de gestión de políticas públicas estratégicas.

2) El acceso al espacio aéreo nacional para la APD y la MAA se deben armonizar e implementar con una política pública y una legislación acorde en forma de control centralizada y ejecución y gestión descentralizada para generar y mantener la aceptación social de los beneficios para la movilidad en la tercera dimensión en Argentina.

3) El régimen jurídico aplicable a la APD y la MAA deberán ser con base en el derecho aeronáutico, aeroportuario, espacial y de otras ramas del derecho relacionadas actualizadas, con competencia federal y sedes distribuidas desde el nivel nacional hasta el nivel municipal para dirimir las cuestiones del vuelo en el espacio aéreo nacional.

4) El centro del sistema es el usuario y no la aeronave, con drivers anclados en el gestión con propósito y en la capacidad de compartir datos en tiempo real en plataformas digitales. El sistema de responsabilidad para la APD y la MAA deben ser subjetivo e integral para dar respuesta a todo tipo de daños.

5) Deber de instrumentar un sistema de seguridad operacional basado en el análisis del riesgo y su mitigación en tiempo real para la gestión adecuada del aeroespacio nacional.

6) Para la operación segura de la APD y la MAA deben implementarse un sistema regulatorio que sostenga la potestad de control de decisión y protección humana. La potestad de control de decisión y protección humana (PCDPH) es el conjunto de derechos y obligaciones que tienen los seres humanos sobre el sistema de decisiones de la inteligencia artificial que exista en el control del vuelo de la APD y la MAA, para garantizar la protección de la vida humana en todo proceso de toma de decisiones de este tipo de aeronaves, independientemente del grado de automatización o autonomía que posea. Esto debe estar acompañado por los principios éticos del debido uso de la IA.

A título de propuesta se debería armonizar cuestiones del derecho aeronáutico que devienen de la normativa internacional y otras del marco interno por la regulación local en Argentina. Además de los principios que ya posee el derecho aeronáutico se podrían agregar los siguientes:

• **Potestad de Control de Decisión y Protección Humana (PCDPH) sobre la Inteligencia Artificial:** La PCDPH se basa en la facultad de control del otorgamiento de subjetividad jurídica a la IA con grado de confiabilidad de IA aceptable, pero bajo un conjunto de derechos, obligaciones, aptitud y competencia que deben incorporar normativa ética aplicable que pueda esbozar detalladamente con prioridad conceptos operacionales de vuelo y de solución en caso de fallas y emergencias, como también normas de control sobre la tecnología robótica, de inteligencia artificial, respeto de normas de derecho ambiental, derechos humanos, derecho a la intimidad a fin de disponer de patrones de conducta en todas las operaciones que se generen en el espacio aéreo y ultraterrestre a distancia o en forma autónoma.

En este principio es importante distinguir el concepto de autonomía del derecho aeronáutico que es el que se conoce como rama del derecho que tiene a la actividad aeronáutica como motivo determinante de este derecho, y otro concepto clave en este tema de análisis que es el del de autonomía del vuelo de RPA /RPAS en sí y del grado o nivel de intervención del piloto a distancia, que alude más a un tema de responsabilidad y su relación con la aeronave que dirige con su capacidad de comando y es pilotada a distancia. En el grado de intervención del piloto a distancia en el vuelo de la APD y MAA, el mismo puede ser automático (con intervención humana) o autónomo (sin intervención humana).

Con respecto a la potestad de control de las decisiones de la IA es justamente esa responsabilidad indelegable en cuanto a la seguridad técnica operacional y jurídica del vuelo que aunque sea en modo autónomo responde a una necesidad de supervisión y guarda de esos algoritmos que deben ser realizado por un humano. Esa necesidad surge de gestionar la programación segura de los vuelos y de los algoritmos de IA para la navegación aérea y el propósito, de tal modo para que esa programación resulte en efectos que puedan ser supervisados permanentemente para poder aprobar o vetar a través de decisiones exclusivamente humanas dotadas jurídicamente de capacidad de derecho para ejercer el libre albedrío con voluntad, discernimiento, intención y libertad hasta tanto la IA sea regulada con una seguridad tal que permita generar la aceptación social necesaria para ser regulada como otro tipo de persona no humana, con subjetividad jurídica al servicio de la humanidad o como se estime corresponder.

Si bien los distintos tipos de IA, sobre todo la generativa ya está programando y decidiendo en forma autónoma sin intervención humana, es un aspecto que no se puede ceder actualmente en forma total por un estado de necesidad de seguridad operacional hasta tanto existan sistemas que permitan ejercer un múltiple seguro tanto humano como de IA, sobre todo cuando las IA dialogan entre ellas en un modo no trazable o en un lenguaje ininteligible para los humanos, pero que la humanidad necesita controlar.

• **Principio de Uso Ético de la IA:** En el caso de aeronaves autónomas conducidas por IA, por todo esto es clave el aspecto de la “*confiabilidad de la IA*”, y también es

importante ceñirse a principios éticos de uso de la IA como podrían ser la supervisión y control humano, robustez técnica y seguridad, privacidad y gobernanza de datos, transparencia y trazabilidad, diversidad, no discriminación y justicia, bienestar social y ambiental, responsabilidad.<sup>11</sup> Si bien la IA en Aviación se utiliza desde hace varios años, lo que está desafiando el sistema actualmente es la conducción de aeronaves por IA o vuelos autónomos. Por eso se hace foco en la necesidad de incorporar este tipo de tecnologías pero también en la necesidad de aprender a regularlas. La capacidad de aprender, decidir y crear no es más solo de los humanos sino que también ahora existe la IA. La IA aprende más despacio que los humanos y tal vez requiera más cantidad de horas de vuelo para determinado tipo de licencia de piloto privado, comercial o de transporte de línea aérea o de instructor de vuelo. Pero tal vez el tipo de instructor de vuelo del futuro para una IA sea otra IA automática que no requiera descanso y con infinita paciencia, y con mayor cantidad de escenarios, datos y experiencias de otros vuelos para aprender la mejor solución a las emergencias en vuelo. El entrenamiento de vuelo de pilotos IA podría ser continuo, de día y noche y tal vez con múltiples lecciones en paralelo hasta ganar la confiabilidad necesaria para que la IA se gane sus alas. El desafío es cuánto será suficiente, solo el tiempo puede dar solución a eso. Lo mismo pasaría del lado de la IA de una torre de control de tránsito aéreo que pueda hacer el entrenamiento pertinente con otros controladores humanos, con otros controladores IA y con otras tripulaciones de aeronaves en vuelo humanas y de IA, como así también entre las personas no humanas IA, tanto en tierra como en el aire. Confianza y Seguridad son imperativos en Aviación.

- **Libertad de Circulación Aérea:** La libertad de circulación está consagrada en el art 26 de la Constitución Nacional y el art 3 del Código Aeronáutico Argentino. El libre mercado y la libre competencia figuran como principios generales en el decreto PEN de la República Argentina 663/ 2024 hace referencia a la APD y la MAA, y establece la sujeción a las reglas de la lealtad comercial, generando las instancias necesarias para evitar cualquier instancias monopólica por parte de algún fabricante, importador, un operador, una organización de mantenimiento o de un centro de instrucción de aviación civil, entre otros.<sup>12</sup>

- **Facilitación/ flexibilidad para acceso al espacio aéreo con sistemas UTM /ATM:** La economía de baja altitud (LAE: Low Altitude Economy) muestra al cielo como la nueva última milla. En China que ha desarrollado este concepto justamente para desarrollar los vuelos de RPA /RPAS /EVTOLS. A través del desarrollo e implementación de la capacidad de gestión del espacio aéreo UTM se generarán las condiciones necesarias para volar en el espacio aéreo de baja cota (debajo de los 1000 metros). Asimismo se debería proyectar la integración estratégica sincronizada para poder operar vuelos en espacio aéreo ATM y UTM.

- **Seguridad Operacional en tiempo real:** Tanto la aviación tripulada como la aviación

---

<sup>11</sup> Agencia de Seguridad de la Aviación de la Unión Europea (EASA): *Roadmap de uso de la IA en Europa (2023), Aproximación Centrada en lo Humano de la IA en la Aviación*, recuperado de <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/easa-artificial-intelligence-roadmap-20> el 30 Dic 2025.

<sup>12</sup> Decreto DNU PEN República Argentina 663/2024, Anexo 1: *Reglamento para la Aviación Civil No Tripulada (2024), Capítulo I: Principios Generales.*

no tripulada requieren un enfoque holístico relacionado con este tema clave para generar y transmitir aceptación social, para ello es necesario desarrollar y mejorar la capacidad de disponer de una gestión del vuelo en el espacio aéreo con un sistema de gestión del riesgo de la seguridad operacional en tiempo real.

- **Innovación adaptativa en la regulación** : De la mano del dinamismo como carácter del derecho aeronáutico es importante resaltar la velocidad de evolución de este nuevo hecho tecnológico y de la movilidad aérea que requiere permanente revisión regulatoria y adaptación. Esto se debería ver reflejado en la necesaria flexibilidad de emisión y actualización del código aeronáutico, leyes y normas reglamentarias.

- **Regulación jurídica conceptual multidominio y multicapa**: Con respeto al ámbito multidominio: Este concepto pretende referirse a la necesidad de regular en forma integral pero con la profundidad requerida otros espacios que se propone denominar dominios además del espacio aéreo, como por ejemplo el del dominio del espacio exterior cercano y ultraterrestre o donde se encuentren las comunicaciones de los satélites de guiado y control de los RPA /RPAS /EVTOLS, el espectro del dominio electromagnético por donde circulan las señales de guiado, control y transferencia de datos para el vuelo de las aeronaves, el dominio del ciberespacio por donde fluye la información y datos, el del espacio terrestre relacionado con el servicio logístico aeroportuario, de vertipuertos, de abastecimiento y rampa para sostener la operación aérea. Con respecto al concepto del principio de la regulación multicapa: se hace referencia a la necesidad de una regulación por capas de jurisdicción en el ámbito temporal y espacial de aplicación de la norma que abarque también en forma integral pero haciendo foco con el detalle y la necesidad de satisfacer las bases de seguridad operacional y seguridad de la aviación requerida en el ámbito de vuelo internacional, nacional, provincial y municipal para este tipo de vuelos a baja altura.

- **Evaluación de Gestión de Riesgos en Tiempo Real**: El decreto PEN de la República Argentina 663/2024 de la Aviación Civil No Tripulada hace referencia a la APD y la MAA y ya dispone que todo operador de Aviación Civil No Tripulada será responsable de la evaluación del riesgo operacional, del cumplimiento de las disposiciones relativas a la seguridad operacional y de la aviación, de la inviolabilidad de la intimidad, la vida privada, el honor, la imagen y los bienes de las personas. El desafío de esta disposición es poder realizarlo en tiempo real y que sea susceptible de actualizarse en forma continua.<sup>13</sup>

- **Aceptación Social**: Es la clave para el desarrollo de la APD y la MAA, y sin este requisito esta innovadora forma de movilidad o “economía de la baja altura” no crecerá en forma exponencial como se espera . El avance tecnológico con las capacidades y autonomías de las baterías, y sistemas de propulsión basado en energías limpias está impulsando el desarrollo de aeronaves . De hecho la EASA de la Unión Europea realizó un estudio al respecto.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Decreto DNU PEN República Argentina 663/2024, Anexo 1: Reglamento para la Aviación Civil No Tripulada (2024), Capítulo III: Disposiciones Generales.

<sup>14</sup> Agencia Europea de Seguridad de la Aviación (EASA): Estudio de la Aceptación Social de la Movilidad Aérea Urbana en Europa (2021) recuperado de: <https://www.easa.europa.eu/en/full-report-study-societal-acceptance-urban-air-mobility-europe> el 10 Dic 2025.

• **Respeto de las Normas Ambientales:** La APD y la MAA ya nacieron sustentables porque sus diseños modernos permiten reducir la huella de carbono reduciendo de la congestión del tráfico de vehículos terrestres en las calles y autopistas, tienen mayormente propulsión eléctrica o basada en energías limpias y atenuadores de ruido de baja firma sonora. Asimismo deberán cumplir como mínimo para el vuelo con los requisitos legales ambientales establecidos para la aviación tripulada, conforme la categoría de que se trate y estará sujeta a la reglamentación técnica emitida por la autoridad aeronáutica competente.

• **Derecho a la Movilidad Aérea:** Así como para el derecho aeronáutico la actividad aeronáutica es el motivo determinante de su existencia, tanto la circulación aérea como las aeronaves han sido los actores principales que dieron vida a las relaciones, los problemas y las soluciones jurídicas en el acceso y circulación en el espacio aéreo entre las personas que utilizan estos medios. Al surgir la APD y la MAA el contexto global actual y en Argentina en particular muestra una nueva movilidad aérea porque en el mundo desarrollado se ha producido una revolución en donde el transporte ha evolucionado hacia otro concepto que ha surgido que es el de la movilidad en donde el centro deja de ser la aeronave y el centro pasa a ser el ser humano. La forma de movimiento de las personas es la que está cambiando con los medios de transporte basado en aplicaciones móviles digitales como Uber, Cabify, Didi, Pedido Ya, Rappi, etc, y ahora se traslada a la economía de la baja altitud o a un concepto que podría referirse coloquialmente como Uberización del espacio aéreo. En Argentina hay una nueva ley al respecto, el dinamismo propio del derecho aeronáutico y espacial que impactará en los negocios, y porque está en la agenda de la industria en la era de la inteligencia artificial.

...

## VUELOS RECREATIVOS CON PASAJEROS EN GLOBOS AEROSTÁTICOS.

Por Celina FALCONE<sup>1</sup>

### 1- EVOLUCIÓN MARCO REGULATORIO

#### 1.1 Normativa militar

Hasta la vigencia del decreto 70/2023 coexistían las RAAC que permitía y la normativa de origen militar que restringía y prohibía el uso y vuelo de los globos aerostáticos. Esta situación generaba incertidumbre, falta de claridad y ausencia de uniformidad legislativa.

La normativa de origen militar, entre las que se puede mencionar el decreto-ley 12.507/56 y la ley 19.030<sup>2</sup> sancionadas durante un contexto militar proteccionista, en tanto la aviación civil estaba controlada militarmente y el extremo control del espacio aéreo generaba que todas las actividades estuvieran controladas y restringidas como el caso de los globos tripulados. La misma tomaba como fundamento de restricción que los globos aerostáticos antiguamente eran usados con fines de espionaje, lo cual supondría el riesgo del espacio aéreo argentino y el de la seguridad aérea. Era un sistema muy estricto que impedía el fomento de actividad aerostática.

La provincia de Córdoba toma como base la normativa militar y sanciona el decreto N° 2696/11<sup>3</sup>. El mismo establece la posibilidad de incendios que pueden ocasionar los globos en vuelo lo cual justifica su prohibición de vuelo en festivales de fin de año. Asimismo, señala la prohibición en todo el territorio provincial de fabricación, venta, comercialización, expendio, entrega y/o suministro, cualquiera sea su modalidad, a título gratuito u oneroso de globos aerostáticos y la prohibición de su utilización, encendido, manipulación, suelta y/o liberación al ambiente, desde recintos abiertos o cerrados, públicos o privados.

Además, indica que estos artefactos emplean fuego como mecanismo de impulsión, están contruidos con materiales altamente combustibles y son liberados sin posibilidad de control, lo que genera riesgos significativos de incendios y daños a personas y bienes.

#### 1.2 RAAC emitidas por la ANAC

Las RAAC distinguen entre globos tripulados y no tripulados: **-RAAC 31: ESTÁNDARES DE AERONAVEGABILIDAD: GLOBOS LIBRES TRIPULADOS:** Esta RAAC aplica y adopta la

<sup>1</sup> La autora es abogada USAL, cursante especialización INDAE, miembro del CEDAE.

<sup>2</sup> Decreto-Ley N.º 12.507/56. "Política Nacional Aeronáutica". Sancionado durante la dictadura militar en el año 1956.

Ley 19.030. "Transporte Aerocomercial" Sancionada durante la dictadura militar año 1971. Si bien la misma no hace expresa mención a los globos aerostáticos, entre sus articulados se observa la limitación a la participación de servicios y transportistas aéreos, concediendo un rol preponderante a Aerolíneas Argentinas.

<sup>3</sup> Decreto n° 2696/11. Córdoba, 28 diciembre de 2011. "prohibición en todo el territorio provincial, la fabricación, comercialización y utilización de globos aerostáticos", aún vigente.

normativa de EEUU, específicamente la Parte 31 del Código de los Reglamentos Federales (CFR) Título 14<sup>4</sup> estableciendo los requisitos aplicables al diseño, construcción y aeronavegabilidad de los globos libres tripulados, incluyendo los sustentados por gas y los aerostáticos sustentados por aire caliente.

*RAAC PARTE 32 — GLOBOS CAUTIVOS, BARRILETES, COHETES DE AFICIONADOS Y GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS:* Su objetivo consiste en evitar colisiones de aeronaves con globos cautivos, grandes cohetes de aficionados, globos libres no tripulados. Para ello evita situaciones como la prohibición de vuelo sobre ciudades o en espacio controlado sin permiso, la obligación de señalización, la obligación de autorización previa al despegue, la necesidad de ser visible, detectable, la prohibición de arrojar objetos peligrosos desde las mismas, evitar operar en áreas prohibidas.

*RAAC PARTE 61- LICENCIAS, CERTIFICADO DE COMPETENCIA Y HABILITACIONES PARA PILOTO- SUBPARTE O: LICENCIA DE PILOTO DE GLOBO LIBRE:* Señala las exigencias a cumplir a fin de que un piloto pueda obtener su correspondiente licencia. Entre ellas: la persona posea una edad mínima, aptitud psicofísica, formación teórica y práctica, y acredite tener conocimientos de derecho aeronáutico, reglamento del aire, servicios de tránsito aéreo, meteorología, navegación y operación de globos libres.

*RAAC Parte 91 – Reglas de Vuelo y Operación General.” PROCEDIMIENTOS GENERALES PARA AERÓSTATOS” – Apéndice V:* La relevancia de esta regulación se debe a que establece las reglas específicas de vuelo exigidas a este tipo de aerostatos, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones previstas para la aviación general.

Entre las principales disposiciones, se establece que los aerostatos deben evitar el sobrevuelo directo de ciudades, pueblos, lugares habitados o reuniones de personas al aire libre. Asimismo, deberán volar a una altura que permita, en caso de emergencia, realizar un aterrizaje sin poner en peligro la vida y los bienes de terceros.

Por otra parte, la normativa contempla reglas específicas vinculadas con las condiciones meteorológicas y las reglas de vuelo visual (VFR)

*1.3- Decreto 70/2023- “Bases para la Reconstrucción de la Economía Argentina”:* El nuevo art. 128 bis del Código Aeronáutico establece que el Poder Ejecutivo Nacional reglamentará y llevará adelante una política de aviación civil que permita su crecimiento, bajo los principios de la seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros Estados. Por otra parte, la modificación introducida por el art 609<sup>5</sup> del decreto 70/23 pone en vigencia el principio de liberación de control por parte del Estado de la importación y exportación de aeronaves, que incluye los globos aerostáticos en tanto el Poder Ejecutivo no podrá imponer prohibiciones ni restricciones económicas a las importaciones y exportaciones.

Con respecto a ello, cabe mencionar que la provincia de San Luis es la primera en contar con una fábrica de globos aerostáticos habilitada por la ANAC para su producción y exportación conocida como “Flotar en Globo”.

---

<sup>4</sup> 14 CFR Parte 31 -- Normas de aeronavegabilidad: Globos aerostáticos.

<sup>5</sup> Decreto 70/2023. ARTÍCULO 609.- El Poder Ejecutivo Nacional no podrá establecer prohibiciones ni restricciones a las exportaciones o importaciones por motivos económicos. Solo se podrán realizar por Ley.

Pero, el gran efecto en materia de globos aerostáticos lo trajo la derogación de las normas militares Ley 19.030 y el Decreto-ley 12.507/56 caracterizadas por un fuerte control estatal y militar sobre la actividad aeronáutica.<sup>6</sup> A partir de su entrada en vigencia, se han incrementado las empresas y aeroclubes en las provincias argentinas que ofrecen la experiencia de vuelo.

1.4 - *Resolución ANAC 147/2026*- “Procedimiento para la celebración de festivales aéreos dentro del ámbito de la República Argentina.”<sup>7</sup>: Esta resolución incorpora expresamente a los globos aerostáticos en festivales aéreos, es decir, eventos aeronáuticos organizados por particulares, empresas o entidades aero deportivas para el fomento de las distintas actividades que conforman la aviación civil, mediante los cuales se realizan exhibiciones y demostraciones aéreas.<sup>8</sup>

#### 1.5 Aspectos requeridos para su vuelo en Argentina

Al ser considerados aeronaves deben cumplir los mismos requisitos a los que están sujetos las demás aeronaves. Por lo tanto, deberán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves (RNA)<sup>9</sup>, obteniendo de este modo su correspondiente matrícula que permite su identificación.

En la actualidad, el trámite para obtener la misma se realiza de manera digital a través de la página web del RNA. Para ello, el interesado deberá completar la solicitud de matriculación, adjuntar la documentación requerida. Verificado el cumplimiento de los requisitos exigidos, el RNA expedirá el certificado de matrícula.

Cabe destacar, que el anexo 7 de la OACI denominado “Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves” regula las marcas de nacionalidad y de matrícula que deben llevar las aeronaves, entre las que se incluyen los globos aerostáticos. En concordancia con sus lineamientos, Argentina mediante la RAAC 45, señala que todo globo libre tripulado debe contar con una placa de identificación del fabricante, la cual debe estar asegurada a la envoltura del globo, ubicada de manera que resulte visible para el operador cuando el globo se encuentre inflado. En consecuencia, la matrícula debe exhibirse en la envoltura del globo conforme a las especificaciones previstas en la RAAC.

Asimismo, la reglamentación realiza una diferenciación entre los modelos esféricos y no esféricos. En los primeros se deberá colocar las marcas de nacionalidad y matrícula, en dos lugares diametralmente opuestos y próximos a la máxima circunferencia horizontal del globo. En cambio, en los segundos se deberá colocar a cada lado del globo inmediatamente encima del encordado o puntos de fijación de la barquilla o de los cables de sujeción de la cabina.

Otros aspectos con los que deben cumplir los globos a los fines de llevar a cabo su operación son:

<sup>6</sup> Decreto 70/2023. ARTICULO 178. Derógase el Decreto - Ley N° 12.507/56- ARTICULO 179.- Derógase la Ley N° 19.030.

<sup>7</sup> En Argentina, por segundo año consecutivo en la Ciudad autónoma de Buenos Aires, se han llevado a cabo festivales de globos aerostáticos, donde se realizaron exhibiciones de globos y haciendo demostraciones de destrezas en el aire.

<sup>8</sup> Resolución 147 / 2026 ADMINISTRACION NACIONAL DE AVIACION CIVIL. ARTÍCULO 2°.- Apruébese el “Procedimiento para la celebración de festivales aéreos dentro del ámbito de la República Argentina” que, como Anexo (IF-2026-25470214-APN-DNSO#ANAC), forma parte integrante de la presente Resolución.

<sup>9</sup> Organismo dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil

- contar con un seguro obligatorio que cubra de potenciales daños que puedan sufrir a bordo los pasajeros y/o terceros durante el vuelo. Asimismo, podrán contratarse coberturas adicionales destinadas a amparar los daños que pudiera sufrir la propia aeronave y sus componentes. Es decir, se incluirán los gastos derivados de su reparación o el reemplazo de piezas en caso de accidentes o daños ocasionados por las condiciones meteorológicas que afecten al aerostato. En Argentina, diversas compañías aseguradoras ofrecen coberturas destinadas a este tipo de riesgos.

-Licencia de pilotos: en Argentina existen escuelas que se encargan de la instrucción de pilotos de aerostatos como la Escuela ETAP, donde los aspirantes a pilotos adquieren conocimientos en materias de Seguridad operacional, meteorología, normas, servicios e infraestructura, derecho aéreo, navegación, operación y técnicas de vuelo. De este modo, los pilotos reciben la formación necesaria para desarrollar la actividad de manera segura y cuentan con los conocimientos y habilidades requeridos para la operación.

*1.6- Nota de estudio Asamblea — 42º período de sesiones comisión técnica- OACI. Presentada por Marruecos en la asamblea n° 42, a los fines de lograr la adecuada reglamentación de los globos tanto a nivel local como internacional. Su parte pertinente dice: “El transporte de pasajeras/os en globo aerostático atraviesa un rápido crecimiento en todo el mundo, particularmente en regiones con un alto atractivo turístico. Esta expansión va acompañada de riesgos crecientes, como lo demuestran varios accidentes ocurridos en 2025. Los globos aerostáticos tienen características técnicas, como la falta de propulsión activa, la maniobrabilidad limitada y la alta sensibilidad a las condiciones climáticas, que los hacen proclives a accidentes, especialmente en ausencia de un marco reglamentario internacional armonizado”. “Los incidentes recientes han puesto de relieve causas recurrentes: incendios en vuelo, colisiones entre globos o con otras aeronaves, contacto con obstáculos como líneas de transmisión de energía eléctrica y aterrizajes de emergencia bruscos.”. “La naturaleza técnica de estas aeronaves, combinada con su vulnerabilidad a los peligros meteorológicos y la ausencia de un marco reglamentario internacional específico, expone a los pasajeros, los pilotos y otras personas usuarias del espacio aéreo a riesgos evitables. “Teniendo en cuenta estas dificultades, se solicita con urgencia a la OACI elaborar orientaciones específicas para reglamentar las operaciones de globos aerostáticos y aliente a los Estados miembros a sancionar reglamentos nacionales apropiados. No obstante, hasta la fecha no se han adoptado normas internacionales específicas por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional que regulen de manera integral las operaciones comerciales con globos aerostáticos considerando los probables riesgos.*

## 2- CONCLUSIONES.

El vuelo en globo aerostático es seguro, aunque conlleva mayores riesgos de incidentes durante su operación. A diferencia de un avión, cuyo vuelo se desarrolla bajo condiciones más previsibles, el globo está sujeto permanentemente a las condiciones meteorológicas.

La sanción del Decreto PEN 70/2023 tuvo un impacto significativo y positivo en los globos aerostáticos, al introducir modificaciones que liberalizan su adquisición y operación que fomentaran el turismo aéreo en la Argentina. El crecimiento de esta actividad exige el desarrollo continuo y actualizado de normativa específica que contemple la formación de pilotos, la cer-

tificación de operadores, los seguros obligatorios y la coordinación con las autoridades aeronáuticas a los fines de garantizar la seguridad de los vuelos.

Resulta fundamental lograr tanto la armonización normativa internacional como local debido a que el crecimiento global del turismo en globo se encuentra acompañado de mayores riesgos operacionales que requieren regulaciones coordinadas. Buenos Aires, Agosto de 2026.

...

## ADOPCIÓN ARGENTINA DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS (LAR)

### El Volovelismo Argentino como caso testigo de una reforma nefasta

Por Gustavo Marón

#### I. Introducción

El 11 de julio de 2024 el Presidente de la Nación Argentina suscribió el Decreto N° 606/2024 por el que se dispuso la intervención de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL. El artículo 4 inciso d) de esa norma ordenó a la Intervención “*desarrollar los procedimientos tendientes a adoptar las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas*” dentro del plazo de 180 días corridos.

Recién el 6 de enero de 2025, pocos días antes de la expiración del plazo legal indicado, la Intervención de la ANAC expidió la Resolución N° 1/2025, cuyo artículo 1° ordenó crear la *Comisión para la Evaluación y Adopción de los Reglamentos Latinoamericanos (LAR)*.

Si bien el artículo 6° de la Resolución ANAC N° 1/2025 dispuso “*invitar a la industria y a los distintos actores del sector*” a participar de la Comisión citada, lo cierto es que ninguna organización aeronáutica fue convocada, ni citada, ni participada en nada.

El 5 de septiembre de 2025, nueve meses después de creada la *Comisión para la Evaluación y Adopción de los Reglamentos Latinoamericanos*, el Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil (CONAV) comunicó a sus integrantes la convocatoria de la ANAC a constituir la Mesa de Trabajo 1, dedicada abordar lo relativo a *Licencias y Formación del Personal Aeronáutico*.

Aunque la convocatoria se había producido con una tardanza pasmosa, daba la impresión que la ANAC finalmente había adoptado el sensato camino del consenso en lo relativo a la incorporación del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano.

La Mesa de Trabajo 1 se reunió por primera y única vez el 18 de septiembre de 2025 a las 10:00 horas en el tercer piso de la sede central de la ANAC (Balcarce 290, Ciudad Autónoma de Buenos Aires). Las organizaciones participantes hicieron de buena fe sus aportes y quedaron a la espera de un texto en borrador que documentara el consenso.

Grande fue la sorpresa de los miembros del CONAV al advertir que, al día siguiente (19 de septiembre de 2025) era publicada en el *Boletín Oficial de la República Argentina* la Resolución N° 651/2025, cuyo Anexo I incorporó la nueva redacción de la Parte 61 de las RAAC. La convocatoria de la Mesa de Trabajo 1 había sido una farsa, la autoridad aeronáutica los había burlado y la nueva reglamentación no aportaba ninguna solución a los problemas expuestos en la víspera. Obvio es decir que el texto de la norma no fue consensuado con nadie.

En los considerandos de la Resolución N° 651/2025 se expresó que la República Argentina, en su carácter de miembro del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) se había comprometido “*a armonizar sus reglamentos con los Reglamentos Aero-*

náuticos Latinoamericanos (LAR) con la finalidad de optimizar los niveles de seguridad operacional en la región”. Pero el Decreto N° 606/2024 no hablaba de “armonizar”, sino de “adoptar” el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano.

De esta forma confusa y tardía, de espaldas de la comunidad aeronáutica organizada y sin consenso de ninguna naturaleza, fue urdida e implementada la mayor y más desafortunada reforma normativa que recuerde la historia de la aviación argentina. Sus resultados negativos quedaron a la vista de inmediato y persisten al día de hoy, para desconcierto de pilotos, alumnos-pilotos, instructores de vuelo y empresarios del sector aeronáutico.

Resulta imposible abordar en una sola investigación todos los desaguisados resultantes de la implementación “a las tontas y a las locas” de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos. Por ello, en este trabajo sólo me ocuparé de un caso testigo, el del Volovelismo Argentino, que resulta representativo de la forma en que han sido gestados e implementados cambios totalmente lesivos en una de las actividades más antiguas, fructíferas y nobles de la Aviación Civil argentina.



## Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

### Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR3)

#### Conjunto LAR PEL



Incluyen desde noviembre 2007 los requisitos de competencia lingüística en el idioma inglés.

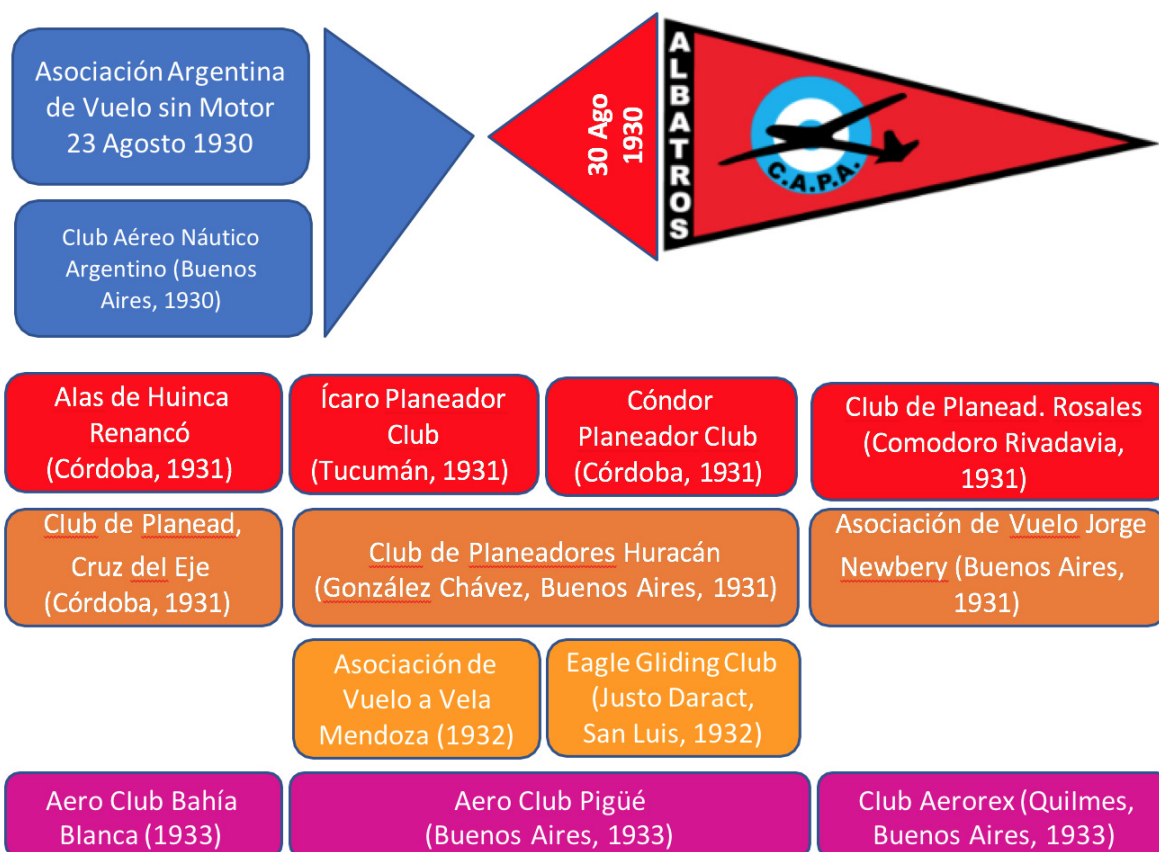
#### LAR CIAC



El Decreto 660/2024 dispuso “adoptar” los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos. Un año después, la Resolución ANAC 651/2025 habló de “armonizarlos” con la reglamentación argentina. En el caso que nos ocupa la ANAC no armonizó nada, simplemente se limitó a “copiar y pegar” disposiciones sin fundamento y en verdad nefastas.

## II. El Volovelismo Argentino antes de la reforma

El 30 de agosto de 1930 fue fundado en Buenos Aires el Club Argentino de Planeadores Albatros, la primera entidad aerodeportiva del país dedicada exclusivamente a la práctica del vuelo sin motor. En los años inmediatamente siguientes, hasta 1933, doce clubes más se formaron en las provincias argentinas, clara muestra del carácter expansivo de la actividad y de la aceptación que esa modalidad aeronáutica había generado en nuestro medio.



Para 1951 el número de Clubes de Planeadores había trepado de trece a veintisiete. Como consecuencia, entre el 21 y el 25 de marzo de 1951 se llevó a cabo en la localidad de Villa Rumiápal, Provincia de Córdoba, el *Primer Congreso Argentino de Vuelo sin Motor*, lo que puede dar una idea de la potencia y extensión territorial que la actividad había alcanzado en apenas veinte años.

En el contexto de aquel Congreso, el 25 de marzo de 1951 fue constituida la *Federación Argentina de Vuelo a Vela* (FAVAV), que en los años siguientes habría de fomentar la actividad a través de la formación de nuevos clubes y la organización de campeonatos nacionales que dieron a nuestro país una proyección internacional.

Gracias a la FAVAV nuestra bandera se lució en los campeonatos mundiales de Vuelo a Vela de España (1952), Gran Bretaña (1954), Francia (1956), Polonia (1958), Alemania Occidental (1960), Gran Bretaña (1965), Polonia (1968), Estados Unidos (1970), Yugoslavia

(1972), Australia (1974), Finlandia (1976), Francia (1978), Alemania Occidental (1981), Estados Unidos (1983), Italia (1985), Australia (1987), Austria (1989), Suecia (1993), Nueva Zelanda (1995), Francia (1997), Polonia (1999), Sudáfrica (2001), Alemania (2002), Polonia y República Checa (2003), Suecia (2006), Alemania (2008), Finlandia (2009), Eslovaquia y Hungría (2010), Alemania (2011), Estados Unidos (2012), Polonia y Finlandia (2014), Lituania (2016), Hungría y República Checa (2017), Polonia y República Checa (2018), Gran Bretaña (2022), España (2023) y República Checa (2025).

En ese período Argentina ganó dos campeonatos mundiales de volovelismo (1963 y 2013), al tiempo que nuestros pilotos de planeadores se alzaron con incontables distinciones y medallas, prueba evidente de su excelente formación. Fue precisamente esa formación la que produjo, luego, excelentes pilotos privados, comerciales y militares.

En paralelo, FAVAV expandió la actividad de vuelo a vela a lo largo y ancho de nuestra vasta geografía, favoreciendo la formación de nuevos clubes por todo el país. A la fecha 56 Clubes de Planeadores forman parte de la Federación <sup>1</sup>, más del doble de aquellos con los que la misma fue fundada en 1951 y el cuádruple de aquellos con los que inició la actividad en 1930.

Demás está decir que estos logros no se alcanzaron de forma aislada, sino en colaboración con la autoridad aeronáutica, cualquiera fuera su denominación, porque resulta que la FAVAV fue anterior a la creación del Ministerio de Aeronáutica (1956), del Comando de Regiones Aéreas (1968) y de la actual Administración Nacional de Aviación Civil (2007).

El 25 de marzo de este año FAVAV cumplió 75 años de trayectoria. Aunque parezca mentira, no hubo margen para los festejos sino para la preocupación. Y es que, con dos resoluciones sucesivas, emitidas en 2025 y 2026, la ANAC asestó sendos golpes demoledores al Volovelismo Argentino.

---

<sup>1</sup> Identifico a continuación a cada entidad-miembro de FAVAV, para dar una idea de la dispersión territorial y el carácter federal de nuestra organización: Provincia de Buenos Aires: Club de Planeadores Otto Ballod, Club de Planeadores Junín, Club de Planeadores Albatros, Aero Club Punta Alta, Club de Planeadores Azul, Club de Planeadores Rauch, Club de Planeadores Tres Arroyos, Club de Planeadores Bolívar, Club de Planeadores Cañuelas, Club de Planeadores Cóndor, Club de Planeadores La Plata, Club de Planeadores Mar del Plata, Club de Planeadores Pehuajó, Club de Planeadores Pergamino, Club de Planeadores Rivadavia, Club de Planeadores Tandil, Club de Planeadores Trenque Lauquen, Club de Planeadores Zárate, Club de Planeadores Necochea, Aero Club 9 de Julio, Aero Club Colón, Aero Club Dolores, Aero Club Pigüé, Aero Club Juárez; Provincia de Córdoba: Aero Club Marcos Juárez, Aero Club Oliva, Aero Club Río Cuarto, Aero Club San Francisco, Club de Planeadores Córdoba, Club de Planeadores Laboulaye, Club de Planeadores Los Caranchos, Aero Club Deán Funes; Provincia de Santa Fe: Aero Club Venado Tuerto, Club de Planeadores Ceres, Club de Planeadores Esperanza, Club de Planeadores Rafaela, Club de Planeadores Rosario, Club de Planeadores Rufino; Provincia de Entre Ríos: Club de Planeadores Concepción del Uruguay, Aero Club Diamante, Club de Planeadores Urdinarrain; Provincia de Neuquén: Club de Planeadores Neuquén, Centro Nacional de Vuelo a Vela en Montaña, Club de Planeadores Cutral-Có; Provincia de San Juan: Centro de Aviación Civil San Juan, Aero Club Jáchal; Provincia de Río Negro: Club de Planeadores Bariloche, Club de Planeadores General Roca; Provincia de La Pampa: Club de Planeadores Santa Rosa; Provincia de Mendoza: Aero Club San Martín; Provincia de Catamarca: Club de Planeadores Catamarca; Provincia de Salta: Club de Planeadores Salta; Provincia de La Rioja: Club de Planeadores La Rioja; Provincia de San Luis: Aero Club Villa Mercedes.



Argentina es actualmente una potencia mundial en vuelo a vela, con el parque de planeadores más numeroso de América Latina y 56 clubes de planeadores federados en FAVAV. Ese poder aéreo no se debe licuar, sino que se debe conservar o incrementar, para mayor gloria del país.

### III. La nefasta consecuencia de “copiar y pegar”

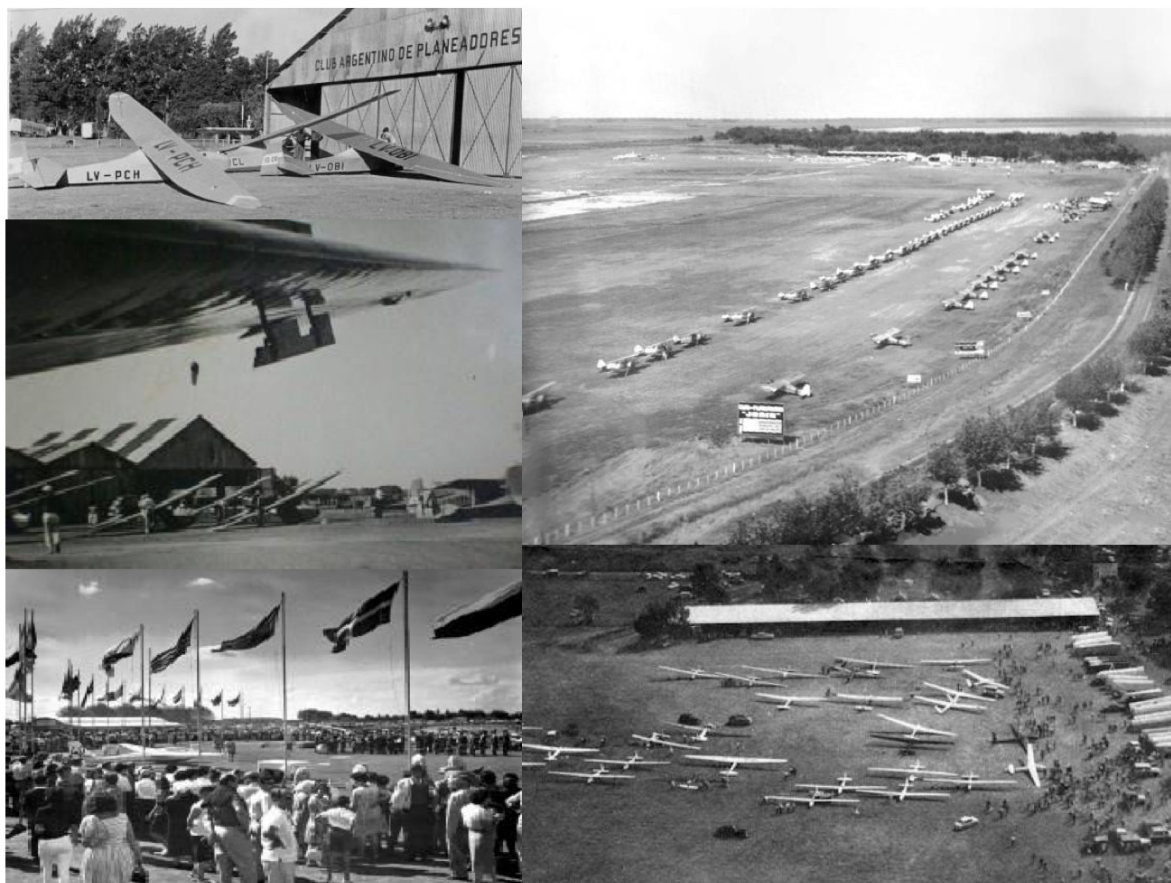
Como hemos visto en la introducción de este trabajo, la adopción argentina de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos se produjo a través de la Resolución N° 651/2025 de la ANAC, que tuvo nueve Anexos.

El Anexo I incorporó la nueva redacción de la Parte 61 de las RAAC, titulada *Licencias y habilitaciones para pilotos*. En virtud de la reforma se introdujo la sección 61.109 (a) (2) (iii), cuya redacción resultó idéntica al texto de la sección 61.520 (a) (2) (iii) de la Parte 61 del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano (LAR), que fue copiado letra-por-letra.

Según la reforma, todo Piloto de Planeador que aspirase a obtener la Licencia de Piloto Privado de Avión, debe acreditar previamente cien (100) horas de vuelo a vela, supuesto en el cual se le reconocerán diez (10) horas en el curso de Piloto Privado de Avión.

Este cambio, introducido sin advertencia o consulta de ninguna especie, representó un golpe fue demoledor para el Volovelismo Argentino pues, hasta producirse la reforma, la sección 61.109 acápite (vi) de las RAAC expresaba que, para la obtención de la Licencia de Piloto Privado de Avión, la instrucción debía ser de veinte (20) horas en tanto el alumno-piloto fuera previamente titular de la Licencia de Piloto de Planeador.

Esta regla casi centenaria, tan antigua como el volovelismo argentino, representaba un estímulo total para los Clubes de Planeadores, cuyas escuelas captaban continuamente alumnos que, tras aprender a volar en planeador (sin motor), luego continuaban volando en avión (con motor).



El entrenamiento inicial con planeadores, para la ulterior obtención de la Licencia de Piloto Privado de Avión, se remonta a los orígenes del Vuelo a Vela en Argentina. Es un formato virtuoso que ha generado excelentes profesionales. Por eso merece ser respetado, no destruido.

El sistema formativo que arrancaba en planeador, además de ser casi centenario, representaba una garantía para la formación ulterior en vuelo con motor, porque el aspirante a Piloto de Avión ya sabía volar con precisión. Y es que en todo planeador el piloto vuela continuamente en emergencia, el margen de error es prácticamente inexistente, todos los despegues se hacen volando en formación con el avión remolcador y todos los aterrizajes deben ser exitosos al primer intento pues no existe una segunda oportunidad para reincorporarse al circuito de la pista dado que el planeador carece de motor para un nuevo despegue.

Frente esta situación la FAVAV reaccionó con premura y, el 13 de octubre de 2025, interpuso un recurso de revocatoria exclusivamente focalizado en la sección de la RAAC reformada que perjudicaba al volovelismo, lo que dio lugar a la formación del expediente EX-2025-113605470-APN-DGDYD#JGM.

La ANAC no le dio ningún tratamiento. En su lugar, el 27 de enero de 2026 produjo una nueva reforma a la Parte 61 de las RAAC a través de la Resolución N° 65/2026, que se limitó a cambiar el número de la sección cuestionada, pero sin tocarle ni una coma. Así la sección 61.109 (texto según Resolución 651/2025) fue renumerada como 61.520 (mismo número del reglamento LAR para la materia), pero su contenido quedó intacto, con lo que se ratificó el golpe al volovelismo argentino pese a la previa queja de la Federación que lo representa.

#### IV. El origen del problema

La reforma que abordamos se llevó a cabo sin una adecuada fundamentación. De hecho, en los considerandos de la Resolución 651/2025, que lo implementa, no se menciona en absoluto a los planeadores o al volovelismo en general.

Lo que se expresa en los considerandos es “*que la República Argentina, en su carácter de miembro del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) se comprometió a armonizar sus reglamentos con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) con la finalidad de optimizar los niveles de seguridad operacional en la región*”.

Este parece ser el antecedente de la reforma, aunque nada se ha armonizado en realidad, pues la sección 61.520 del reglamento LAR se extrapoló a la Parte 61 de las RAAC bajo el simple método de “copiar y pegar”, sin filtro ni consideración alguna al impacto negativo que podía tener en el volovelismo argentino, una actividad aeronáutica prácticamente centenaria.

Cabe preguntarse de dónde salió la desgraciada redacción de esa sección del reglamento LAR, que luego sería reproducido en la reglamentación argentina.

En procura de saberlo, retrocedí hasta su origen, que fue la 15° Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica (RPEL/15) llevada a cabo entre el 2 y el 6 de septiembre de 2019 en la ciudad de Lima, Perú. Luego de celebrada esta reunión, fue activado el mecanismo de aprobación expresa del conjunto LAR PEL (*Licencias al Personal* del bloque normativo LAR) mediante la Carta LN 3/17.07-SA5230 de la Junta General. Así fue que, el 18 de junio de 2020, se introdujo a la Parte 61 del reglamento LAR la reforma propuesta en la reunión RPEL/15.

Esta indagación de antecedentes resulta muy importante pues, según se desprende del Informe Final de la reunión RPEL/15, en el encuentro de septiembre de 2019 no hubo delegados argentinos presentes. Como la autoridad aeronáutica argentina no envió representantes a Lima, el asunto que nos ocupa se propuso, debatió y decidió sin que fueran planteados, oídos o considerados los intereses nacionales argentinos.

Luego, la rueda burocrática de la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) siguió girando por sus mecanismos habituales. Y en junio de 2020, en plena pandemia de Coronavirus, cuando todos los ciudadanos de nuestro país estaban reclusos en virtud del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), quedó consagrado en el LAR un régimen de acreditación de experiencia de vuelo en planeador para la obtención de la Licencia de Piloto Privado de Avión que nada tenía que ver con la historia o con la realidad argentina.

El huevo del alien quedó larvado en el Reglamento LAR a la espera de eclosionar en un huésped que le fuera receptivo. El escenario propicio se le empezó a configurar el 11 de julio

de 2024, cuando el Presidente de la Nación dispuso la intervención de la ANAC a través del Decreto N° 606/2024. Y es que el artículo 4 inciso d) de esa norma ordenó a la Intervención “desarrollar los procedimientos tendientes a adoptar las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas” dentro del plazo de 180 días corridos.

El Decreto usó la expresión “adoptar”, no “adaptar”. La diferencia no es menor, porque el primer verbo es rígido mientras que el segundo es flexible. “Adoptar” significa incorporar el reglamento LAR a la normativa argentina, hacerlo propio sin más. “Adaptar” significa ajustar sus preceptos para no perjudicar con su implementación a la realidad aeronáutica de nuestro país, que es distinta (y mejor) que la de muchos vecinos.

La ANAC se tomó su tiempo para mover. Recién el 6 de enero de 2025, pocos días antes de la expiración del plazo de 180 días previsto en el Decreto N° 606/2024, la Intervención expidió la Resolución N° 1/2025, cuyo artículo 1° dispuso crear la *Comisión para la Evaluación y Adopción de los Reglamentos Latinoamericanos (LAR)*.

Si bien el artículo 6° de la Resolución N° 1/25 de la ANAC dispuso “invitar a la industria y a los distintos actores del sector” a participar de la *Comisión para la Evaluación y Adopción de los Reglamentos Latinoamericanos (LAR)*, lo cierto es que la FAVAV no fue participada en nada. Recién el 5 de septiembre de 2025 el Secretario del Consejo Nacional de Aviación Civil (CONAV) comunicó a la FAVAV la convocatoria a constituir la Mesa de Trabajo 1, dedicada a abordar lo relativo a *Licencias y Formación del Personal Aeronáutico*.

Como expresé, esta mesa se reunió por primera y única vez en la sede de la ANAC el 18 de septiembre de 2025. En esa oportunidad la FAVAV, en la persona de su presidente, manifestó expresamente su disconformidad con la sección 61.520 del reglamento LAR, que -como venimos viendo- reducía a diez el número de horas reconocidas al piloto de planeador en el futuro curso de Piloto Privado de Avión (y en tanto acreditara contar con cien horas de vuelo en planeador).

El presidente de la FAVAV quedó perplejo al advertir que, al día siguiente (19 de septiembre de 2025) era publicada en el *Boletín Oficial de la República Argentina* la Resolución N° 651/2025, cuyo Anexo I incorporó la nueva redacción de la sección 61.109 (a) (2) (iii), que no es otra cosa que la transcripción de la sección 61.520 (a) (2) (iii) del Reglamento Latinoamericano, a la que se había opuesto enérgicamente el día anterior.

## V. La destrucción de un círculo virtuoso

El formato educativo “Planeador-Avión” que estaba vigente en nuestro país hasta el 19 de septiembre de 2025, ha demostrado ser el más sólido del planeta. Resulta indiscutible a nivel mundial que los mejores Pilotos Privados de Avión son aquellos que previamente han obtenido su Licencia de Piloto de Planeador. La virtud formativa se proyecta luego a todas las licencias ulteriores, empezando por la de Piloto Comercial.

La explicación es simple. Un alumno-piloto de avión que ha obtenido previamente la Licencia de Piloto de Planeador, es un alumno-piloto que ya sabe volar. Es más, aprendió a volar en las condiciones más adversas posibles, por lo que cuenta con un soberbio respaldo de seguridad operacional que automáticamente traslada al vuelo en avión.

Iré más lejos: todo Piloto de Planeador, por el sólo hecho de serlo al obtener su licencia, puede conducir una aeronave (el planeador) por puro efecto aerodinámico de sustentación, incluso durante horas. Además de volar en continua situación de emergencia (su planeador no tiene motor para salir de cualquier brete con potencia), el piloto de planeador no tiene ningún margen de equivocación durante la operación aérea, pues no puede errar en el despegue y ascenso (cuando es remolcado por el avión remolcador) ni tendrá nunca una segunda oportunidad para realizar un buen aterrizaje (porque jamás podrá aplicar potencia para salir de la pista e iniciar nuevamente un circuito de aterrizaje)



Todo piloto de planeador aprende a volar en formación desde el primer día pues debe seguir al avión remolcador en cada despegue. Vuela en emergencia por horas pues no tiene motor que lo impulse. Y todos sus aterrizajes deben ser perfectos al primer intento, pues no puede repetirlos.

Siendo así, un Piloto de Planeador es el mejor candidato para ser Piloto de Avión, razón por la cual en la reglamentación anterior a la reforma se le reducía el curso de Avión a la mitad (20 horas de vuelo con motor en lugar de 40). Para los alumnos de planeador esto era un verdadero estímulo para hacer el salto al vuelo con motor, mientras que para el sistema aeronáutico en su conjunto era una verdadera garantía de seguridad operacional.

Este círculo virtuoso se dañó de muerte con las Resoluciones N° 651/2025 y N° 65/2026 de la ANAC, al reconocerse al Piloto de Planeador sólo 10 horas de experiencia respecto de

las 40 que se exigen para el curso de Piloto Privado... y en tanto tuviera acreditadas previamente 100 horas más en vuelo sin motor.

En términos económicos, el costo de esas 100 horas de vuelo (de las que sólo se acreditarán 10 para el curso de Piloto Privado de Avión según el nuevo régimen) es más caro que iniciar el curso de Piloto Privado de Avión desde cero. Esto constituye un verdadero sinsentido desde la perspectiva de la seguridad operacional, porque se fomenta que los pilotos no empiecen su carrera volando en planeador, cuando debería ser exactamente lo contrario.



Desde el primer vuelo de su formación, los Pilotos de Planeadores se encuentran operando en emergencia dado que sus aeronaves carecen de motor. La transición al vuelo con motor no les representa ninguna dificultad. Este círculo virtuoso merece ser cuidado, no destruido.

Llegados a este punto, queda en evidencia la atroz consecuencia de no haber contado con delegados argentinos en la reunión 15/RPEL celebrada en Lima en 2019. Porque a ningún aeronáutico argentino, incluyendo a los que son además funcionarios de la ANAC, se le hubiera pasado por la cabeza atentar de tal forma contra un formato educativo que venía dando resultados maravillosos desde el 30 de agosto de 1930, cuando fue fundado el Club Argentino de Planeadores Albatros, la primera institución de volovelismo del país.

Lo peor de todo es que la reforma no sólo ha destrozado el formato educativo virtuoso Planeador-Avión, que generaba buenos pilotos, sino que ha golpeado de lleno en un ecosistema aeronáutico que, además, formaba buenas personas.

Y es que el vuelo con planeadores no admite individualismos, pues necesariamente debe realizarse en equipo, colaborativamente. Por caso, un alumno-piloto de planeador debe interactuar necesariamente con su Instructor de Vuelo, pero también con el piloto del avión de remolque y, por lo menos, con otros dos alumnos que asisten al despegue (uno enganchando la soga de remolque y otro sosteniendo el ala del planeador para que no toque el suelo en el despegue). Esa es la célula mínima del ecosistema volovelístico, que se multiplica según sea el número de planeadores-escuela que operen en simultáneo. Todos trabajan, todos rotan, todos se ayudan, todos se estimulan... y todos vuelan.

Se trata del modelo alemán de formación, que nuestro aerodeporte incorporó en 1930 y que tantos buenos resultados ha dado en nuestra comunidad. La inspección pre-vuelo es obligatoria y comienza con el lavado a mano de los planeadores y del avión remolcador. El ritual se repite palmo-a-palmo, todos los fines de semana, en todos los clubes del país, desde hace 96 años. No hay lugar para la holganza o para la molicie. Tampoco para vicios o distracciones (empezado por el uso del celular). Por sobre todas las cosas, no hay lugar para los *Macho Pilot* ni para los pilotos *Top Gun*, tan criticados en la Psicología Aeronáutica como contra-ejemplos de los modelos a seguir.<sup>2 3 4 5 6 7</sup>

Además de cumplir expresamente con la normativa aeronáutica vigente<sup>8</sup>, la coexistencia entre volovelistas nóveles y expertos genera una camaradería única, un sentido de pertenencia inigualable, un marcado respeto compartido por las reglas y los procedimientos, un aprendizaje colectivo. En definitiva, el volovelismo genera, cultiva y premia la conciencia aeronáutica.

Esta cultura, esta conciencia, no sólo constituye una extraordinaria experiencia individual, sino que también produce beneficios colectivos. Las sucesivas promociones o cohortes se acompañan toda la vida. Los campeonatos (locales, regionales, nacionales e internacionales) mantienen vivo el nervio deportivo. Estas virtudes explican que, de un solo club de planeadores existente en nuestro país en 1930, tengamos 56 en 2026. El dato no es menor, dado que todos son asociaciones civiles sin fines de lucro que viven y se expanden gracias a los valores cul-

---

<sup>2</sup> **BEATY, Michael.** *Naked Pilot. The human factor in Aircraft Accidents.* THE Crowood Press, REINO UNIDO, 1995.

<sup>3</sup> **SOEKKHA, Hans M.** *Aviation Safety – Human Factors.* CRS Press, REINO UNIDO, 2020.

<sup>4</sup> **KEEBLER, Joseph; LAZZARA, Elizabeth H. y WILSON, Katherine.** *Human Factors in Aviation and Aerospace.* Academic Press, UNITED STATES OF AMERICA, 2022.

<sup>5</sup> **REINHART, Richard O.** *Basic Flight Physiology.* McGraw Hill LLC, UNITED STATES OF AMERICA, 2007.

<sup>6</sup> **MENDOZA, Esteban; LIFA, Javier; GÓMEZ, Roberto Julio.** *Factores Humanos y Seguridad Operacional.* Technibook Ediciones, ESPAÑA, 2015.

<sup>7</sup> **LLORENTE, Diego.** *El sueño de ser piloto comercial. De América Latina a los Estados Unidos.* Editorial Autores de Argentina, ARGENTINA, 2021.

<sup>8</sup> Directiva de Adiestramiento en Factores Humanos (FH) y Gerenciamiento de los Recursos Humanos en las operaciones aeronáuticas (CRM). Disposición N° 37/1997 CRA. Publicada en AIC B 04/97. Buenos Aires, ARGENTINA, 15 de mayo de 1997.

tivados en cada vuelo. Como vemos, el volovelismo produce buenas personas y, en paralelo, produce también buenos pilotos.

## VI. Ausencia de estudio de seguridad operacional

La seguridad operacional constituye un valor que merece ser respetado, defendido y protegido por todos los actores del sistema aeronáutico, sean autoridades nacionales, operadores de aeronaves o usuarios del sistema.

La seguridad operacional no se vería en absoluto comprometida si la ANAC dejara sin efecto la perniciosa sección copiada del Reglamento Latinoamericano y dispusiera el regreso a la plena vigencia del virtuoso régimen anterior.

Y es que no existe en la ANAC ningún estudio de seguridad operacional que avale la reforma introducida a la reglamentación argentina. No lo existe respecto de la necesidad de suprimir la Licencia de Piloto Aeroaplicador (de la que nos ocupamos más arriba) ni lo existe tampoco en lo relativo a la cantidad de horas de vuelo en planeador necesarias para acceder a la Licencia de Piloto Privado de Avión.

Tampoco existe ninguna recomendación de seguridad operacional dirigida a la ANAC por la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) en el sentido de suprimir la Licencia de Aeroaplicador o incrementar el número de horas de vuelo en planeador para acceder a la Licencia de Piloto Privado de Avión.

En los casi siete años que han transcurrido desde la reunión de los “expertos” de Lima (septiembre de 2019), sólo se han registrado ocho accidentes de aviación con planeadores, ninguno de los cuales generó recomendación de seguridad a la ANAC.<sup>9 10 11 12 13 14 15 16</sup>

Esta baja tasa de ocurrencia se mantiene idéntica hacia atrás, hasta 1954, cuando comenzó a llevarse el registro estadístico de la ex Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC). Tampoco en el análisis de esos accidentes hubo crítica al formato educativo, o recomendación de seguridad dirigida en ese sentido a la autoridad aeronáutica.<sup>17</sup>

Ningún accidente de planeadores puso en duda o en cuestionamiento el formato de instrucción del piloto al mando, ni su calidad, ni la necesidad de sumar más experiencia que la adquirida por el Piloto de Planeador para la obtención de la propia Licencia.

Es más, en materia de accidentes de aviación de aeronaves con motor (aviones, heli-

---

<sup>9</sup> 5/10/2019, planeador Alisport Silent Electro 2 matrícula LV-EIK, Investigación 90755816/19.

<sup>10</sup> 4/01/2020, planeador PZL-BIELSKO SZD-42-2 Jantar matrícula LV-DPA, Investigación 800717/20.

<sup>11</sup> 1/11/2020, planeador Bolków Phoebus C matrícula LV-DHD, Investigación 74340779/2020.

<sup>12</sup> 10/11/2021, planeador Rolladen-Schneider LS-4 matrícula LV-ENW, Investigación 109328996/21.

<sup>13</sup> 14/01/2023, planeador Schleicher Ka6-CR matrícula LV-DEW, Investigación 05647014/23.

<sup>14</sup> 21/09/2024, planeador PZL SZD-48-1 Jantar matrícula LV-EIU, Investigación 103451307/24.

<sup>15</sup> 12/10/2024, planeador PZL PW-5 matrícula LV-ELY, Investigación 120084657/24.

<sup>16</sup> 15/12/2024, planeador PZL PW-5 matrícula LV-ENI, Investigación 137619489/24.

<sup>17</sup> **PAVLOVCIC, Gabriel.** *Accidentes de Aviación Civil en Argentina*. Tomos I y II. Producción del autor, 2019. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ARGENTINA.

cópteros, giroaviones, girocópteros, hidroaviones y aviones anfibios), ninguna investigación criticó nunca la previa formación del piloto al mando en planeadores, ni recomendó tampoco reducir el número de horas que debían reconocerse para la obtención de la Licencia de Piloto Privado, ni condicionó el cómputo de dichas horas al acumulado de ninguna cantidad de horas de experiencia en planeador.

## VII. La formación militar

El sistema de previa formación de pilotos de avión en planeadores es tan virtuoso, que las principales Fuerzas Aéreas del mundo, incluyendo la nuestra, inician el proceso de entrenamiento de sus cadetes en planeadores para, recién después, brindarles entrenamiento de vuelo en avión. No se penaliza la formación en planeadores, se la estimula.

De haber mediado el análisis de la poderosa historia argentina en materia de vuelo a vela, de haber sido efectuado un estudio de seguridad operacional previo a importar criterios extranjeros, de haberse contemplado los beneficios inherentes al formato argentino de formación Planeador-Avión, la ANAC hubiera advertido que el régimen anterior que derogó no entrañaba ningún peligro o amenaza, como tampoco ningún demérito al proceso de formación de Piloto Privado de Avión, por lo que la probada reglamentación no hubiera sido reformada.



El sistema de formación de pilotos en planeador, para luego pasar a avión, fue adoptado por la Fuerza Aérea Argentina. Esto me exime de todo comentario respecto de la calidad formativa.



Las principales Fuerzas Aéreas del mundo inician la formación de sus pilotos en planeador. Las imágenes muestran ejemplos de la USAF, la RAF británica y la RAAF australiana.

### VIII. Penalización e intervencionismo

La reforma que vengo analizando constituye una penalización extraordinaria a los Clubes de Planeadores que explotan Centros de Instrucción de Aviación Civil habilitados por la autoridad aeronáutica argentina.

En efecto, frente a la nueva normativa, un aspirante a obtener su licencia de Piloto Privado de Avión, ya no comenzará nunca más por el paso previo de Piloto de Planeador debido al costo extraordinario que le representará sumar cien horas de vuelo sin motor.

Y es que al costo propio del curso de Piloto de Planeador debe sumar ahora el costo de sumar cien horas de vuelo en planeador, para obtener una toma de ganancia de sólo diez horas en el curso de Piloto Privado de Avión.

A un promedio de media hora de vuelo por cada remolque al planeador, estamos hablando de doscientos remolques. El costo en combustible es sideral, cualquiera sea el avión remolcador que se considere. Y todo para nada, porque el titular de una Licencia de Piloto de Planeador ya sabe volar sin motor.

Bajo el nuevo régimen, un piloto de planeador que pretenda reducir en apenas diez horas

el número de cuarenta horas necesarias para obtener la Licencia de Piloto Privado de Avión, deberá gastar prácticamente dos cursos de Piloto Privado de Avión, que es lo que le insumirán los remolques para alcanzar las cien horas de experiencia en planeador ahora requeridas. A esta penalización se le debe agregar el tiempo que insume volar cien horas de planeador, que en promedio es de seis años.

Puesto ante la disyuntiva, el alumno-piloto optará por hacer directamente el curso de Piloto Privado de Avión, desmereciendo su propia formación aeronáutica y llevando al colapso a las Escuelas de Vuelo en Planeadores, que no tendrán más alumnos.

Vemos entonces, con claridad meridiana, que una reforma burocrática generada en Lima sin la participación de delegados argentinos, ha destrozado 95 años de volovelismo argentino, ha roto un formato de instrucción valioso y ha encarecido hasta lo indecible el costo de formación del alumno-piloto que desee transitar el camino de la virtud aeronáutica, que consiste en aprender a volar en planeador para luego pasar al avión. Jorge Newbery se debe estar retorciendo en la tumba.

Como si lo expuesto no fuera suficiente, resulta que la reforma introducida a las RAAC entraña un auténtico intervencionismo del Estado en el mercado aeronáutico, al que distorsiona sin ninguna necesidad. En efecto, la reforma introducida a la Parte 61 de las RAAC por la Resolución N° 651/2025 de la ANAC (y ratificada por la Resolución N° 65/2026 de la ANAC), le quita clientes a las Escuelas de vuelo sin motor (Planeador) para derivarlos a las Escuelas de vuelo con motor (Avión), incrementando el costo de formación del alumno-piloto que aspire a la doble titulación. Y todo esto ha sido generado por un gobierno que, desde el día uno, levantó las banderas del no-injerencia estatal.

## **IX. El rey está desnudo**

En 1837 el célebre escritor danés Hans Christian Andersen escribió un apólogo muy bonito, el cuento para niños titulado *El rey desnudo*, que pretendió dejar una moraleja sobre el valor de la verdad y la importancia de animarse a decirla.

Según el relato, un vendedor vivillo le hizo creer al rey que podía fabricarle una prenda con una tela tan fina y delicada, que era prácticamente invisible. La prenda, por supuesto, no existía, pero el rey se “vistió” con ella y salió a mostrar en público su nueva y hermosa vestimenta. Por temor a las posibles consecuencias, nadie se animaba a decirle que, en realidad, estaba desnudo. Y así anduvo desfilando el rey, en pelotas, hasta que un niño, en su inocencia, se atrevió a expresar la verdad incómoda: que el rey en realidad estaba desnudo. En el cuento, el rey reconoció su error.



Dibujo de Edmund Dulac para la edición británica de *El traje nuevo del emperador*, adaptación del cuento *El rey desnudo* de Hans Christian Andersen (Londres, Hodder & Stoughton, 1910). Es tiempo de expresar lo evidente: la adopción sin filtro del reglamento LAR ha sido un error garrafal.

Tomando el lugar de aquel niño del cuento, yo diré aquí dos verdades incómodas respecto de las nefastas consecuencias que ha tenido para el volovelismo argentino la implementación a tontas y locas del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano.

La primera verdad es que los artífices de la reforma no han propiciado ninguna adaptación o armonización de normas, sino la adopción cruda y dura de una reglamentación exógena en cuya redacción no participó ningún argentino. Simplemente se reprodujo en las RAAC la sección 61.520 del reglamento LAR, como si esa uniformidad supusiera alguna mejora. La realidad es que la reforma destrozó un círculo formativo virtuoso.

Esto nos lleva a la segunda verdad incómoda, cual es que la actual autoridad aeronáutica argentina desconoce por completo la realidad del volovelismo, parte importante del universo que le toca administrar. Como no lo conocen, tampoco lo pueden defender. Eso explica el diferente tratamiento que el tema que nos ocupa ha recibido en Brasil.

En efecto, mientras en nuestro país se ha menospreciado a la experiencia de vuelo en planeador, bajando de 20 a 10 horas el reconocimiento para el curso de Piloto Privado de Avión (y en tanto el piloto de planeador acumule 100 horas de vuelo), en Brasil se ha hecho todo lo contrario: si el alumno-piloto de avión cuenta con la licencia de piloto de planeador (sin ninguna experiencia adicional), su curso de piloto privado se reduce de 40 a 25 horas. Ello conforme a la sección 61.81(a)(1)(ii)(B) de la Parte 61 del Reglamento Brasileiro de Aviación Civil (RBAC). Evidentemente nuestros amigos de Brasilia no tragan vidrio molido.

...

## LUCES Y SOMBRAS DE LAS MODIFICACIONES AL CÓDIGO AERONÁUTICO POR LOS DNU 70/2023, 941/2024, 338 y 340/2025.

Por Fabián Pablo SCHINCA<sup>1</sup>

### I - INTRODUCCIÓN

Mediante los DNU 70/2023<sup>2</sup>, 941/2024<sup>3</sup>, 337 y 340/2025<sup>4</sup> se modificó una tercera parte del texto reglamentario y operativo del Código Aeronáutico<sup>5</sup>. Esto es, se modificaron 70 de sus artículos; algunos, en más de una oportunidad en un período de 17 meses.<sup>6</sup>

Si bien el dinamismo es una de las características del derecho aeronáutico, estas últimas modificaciones –salvo el caso de los artículos 2 bis y 2 ter- no estuvieron motivadas en la adopción o armonización del texto a cierta normativa internacional o regional sobreviniente sino que rectificó o corrigió el alcance de alguno de los nuevos artículos.

Cabe referir a que las modificaciones al Código Aeronáutico se hicieron en 3 etapas; una primera generación de normas, los DNU que ocupan este análisis; una segunda generación de normas, los decretos reglamentarios derivados de dichos DNU y una tercera generación de normas, las resoluciones que implementaron las nuevas normas.<sup>7</sup>

El propósito de este análisis es, a mi leal saber y entender, reparar en los aspectos positivos y negativos de las modificaciones, sus luces y sombras; postulando una siempre oportuna propuesta de *lege ferenda*.<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> Abogado (UCA). Especialista en Asesoría Jurídica de Empresas (UBA) y en Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE). Director del Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial y Arbitro del Tribunal de Arbitraje del Colegio de Abogados de San Isidro (CASI). Jefe del Departamento Contencioso del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA). Fue Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales, Jefe de los Departamentos Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos y de Asuntos Aeronáuticos de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y Vicepresidente de la Comisión Interministerial de Facilitación del Transporte Aéreo. Autor y expositor en materia de normativa aeronáutica y en particular, sobre aeronaves pilotadas a distancia y de derechos del pasajero en el transporte aéreo.

<sup>2</sup> BORA del 21/12/2023.

<sup>3</sup> BORA del 21/10/2024.

<sup>4</sup> BORA del 19 y 21/5/2025, respectivamente.

<sup>5</sup> Se excluyen de consideración los artículos derogados (los 10 referentes a delitos) y el de forma.

<sup>6</sup> Caso de los artículos 2 y 208, en 2 oportunidades cada uno y de los artículos 42, 99, 104, 106, 107, 108, 109 y 131.

<sup>7</sup> En el cuadro expuesto al final de este análisis, se identifica cada una de las normas aludidas.

<sup>8</sup> La Resolución 6/2024 de la Secretaría de Transporte (BORA del 7/2/2024) creó la Comisión de Reglamentación del Código Aeronáutico; invitando (en su artículo 4º) “a la industria y a distintos actores del sector a participar”. Ni el Consejo Asesor de la Aviación Civil (CONAV) ni la abogacía organizada, entre otros actores del sector, no fue participada al efecto ni norma alguna de las consideradas en este análisis fue objeto del procedimiento de elaboración participativa de normas establecido por el decreto 1172/2003.

## II – LUCES

II.1. El DNU 70/2023, además de introducir modificaciones al Código Aeronáutico, derogó varias normas; destacándose en este aspecto la ley 19.030 y el decreto-ley 12507/1956, ratificado por la ley 14467 (ambas, de política nacional de transporte aerocomercial) que más allá de las orientaciones políticas y las afinidades partidarias, resultaban anacrónicas y el mayor número de sus previsiones, ya se encontraban en desuetudo.

Tales derogaciones introdujeron cambios sustanciales en materia de política aérea; plasmados en el incorporado artículo 128 bis que establece que “El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará y llevará adelante una política de aviación civil que permita su crecimiento, bajo los principios de la seguridad y la libertad de mercado, *conforme a los acuerdos con terceros estados. En el marco de los permisos aerocomerciales internos e internacionales*, la República Argentina fomentará entre los operadores aerocomerciales nacionales y extranjeros el libre acceso *recíproco* a los mercados aerocomerciales y la conectividad internacional y de cabotaje.”

Así, se promueve el libre acceso a los mercados en tanto se garantice la seguridad (operacional, aunque la norma omitió el adjetivo) y la reciprocidad y en el marco de los permisos aerocomerciales; lo que excluye una liberalización absoluta e irrestricta de acceso a nuestro mercado.

El cambio, de concurrir condiciones macroeconómicas favorables y estables, facilitará el incremento de servicios por nuevos explotadores (locales y extranjeros); sin restricciones relacionadas a la matrícula de las aeronaves, su tripulación y mayor flexibilidad en los derechos de tráfico y de acceso al mercado doméstico.<sup>9</sup>

En tal sentido, y en línea con lo observado anteriormente, nuestro país ha suscripto con Brasil, Chile y Paraguay el Memorandum de Entendimiento (MOU), denominado Acuerdo Sudamericano de Liberalización del Tráfico Aéreo<sup>10</sup>, tendiente a establecer un mercado único de transporte aéreo sudamericano; al cual pronto adhirió Uruguay y se encuentra abierto a que otros estados adhieran para que, en definitiva, todos los estados parte se otorguen recíprocamente todas las libertades del aire (incluida la 9ª). En dicho ámbito se estableció un grupo de trabajo (ALAS), integrado por las autoridades de la aviación de los estados parte, para el desarrollo de propuestas de armonización normativa, el reconocimiento mutuo de certificados y licencias (¿los ya aprobados Reglamentos Latinoamericanos de Aviación?) y otras cuestiones relacionadas con los derechos de los pasajeros, la infraestructura aeroportuaria, los servicios a la navegación aérea y la sustentabilidad ambiental.

En suma, si la doctrina Ferreira fue una directriz de nuestros códigos de 1954 y 1967 (criterio prevalente por entonces en el derecho comparado), las modificaciones introducidas por los DNU que motivan este análisis han adecuado nuestra legislación básica al criterio mayoritario en occidente (integración económica regional) a partir de la década del '80.

En otro orden, se ha modificado el procedimiento para el acceso al mercado de transporte aerocomercial, reemplazándose el régimen de la audiencia pública por el que determine el Poder Ejecutivo para analizar “la conveniencia, necesidad y utilidad general”<sup>11</sup>

<sup>9</sup> El nuevo art. 104 del Código, por caso, establece que “la autorización de una ruta no importa exclusividad.”

<sup>10</sup> Asunción, 14 de julio de 2026.

<sup>11</sup> Cf. art. 129 del Código. Dicho procedimiento es regulado por el decreto 599/2024, su Anexo I - Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales.

II.2. Se destaca la declaración de todas las actividades que componen la aviación civil como servicios esenciales<sup>12</sup>; lo que motiva que las medidas de acción directa que las involucren deban adecuarse a las previsiones de la reglamentación<sup>13</sup> y de lo cual resulta autoridad de aplicación la Secretaría de Trabajo, Empleo y Seguridad Social del Ministerio de Capital Humano.

Sabido es que la declaración de un servicio como esencial impone –en casos de medidas de acción directa- la cobertura de servicios mínimos; aspecto extremadamente complejo<sup>14</sup>, por lo que resulta absurdo extender tal criterio a actividades disociadas a emergencias o del interés público.<sup>15</sup>

II.3. Con relación a los pasajeros, el DNU 70/2023 introdujo al Código el art. 130 bis que instruye a la autoridad aeronáutica sancionar un reglamento de protección de sus derechos en virtud de la autonomía e integralidad<sup>16</sup>; el que a pesar de haberse encomendado a la autoridad aeronáutica fue dictado por el Poder Ejecutivo a través del decreto 816/2024; aprobando la ANAC su procedimiento, un régimen de reducción de montos de las multas mediante el pago voluntario y otro que reglamenta el servicio de conciliación para pasajeros de transporte aéreo<sup>17</sup>.

En mi opinión, el nuevo régimen mejora su antecedente<sup>18</sup> pero incurre en el mismo defecto: el pasajero no recibe compensación económica alguna en caso de incumplimientos del transportista, a lo que me refiero más adelante<sup>19</sup>

II.4. En materia de registro, el DNU 70/2023 modificó el artículo 42, suprimiendo el peso de la aeronave objeto de anotación provisoria a nombre del comprador con reserva de dominio a nombre del vendedor hasta el pago del precio; artículo que fue modificado poco después mediante el DNU 338/2025, morigerando los requisitos. De este modo, simplifica el registro de reconocimiento internacional de derechos y garantías<sup>20</sup>, como así también otros

---

<sup>12</sup> A la ley 27.161 que define que “los servicios de navegación aérea en y desde el territorio de la República Argentina, constituyen un servicio público esencial” (cf. su art. 1°); mediante la modificación al art. 2 del Código se atribuyó carácter esencial a la “aeronáutica civil aerocomercial” (la redundancia lleva a interrogarse si las operaciones de Líneas Aéreas del Estado – LADE –cuyo explotador es la Fuerza Aérea Argentina- son aerocomerciales o de fomento).

Ya en un análisis anterior observé como injustificada la inclusión de ciertas actividades del trabajo aéreo que carecen del carácter esencial (fotografía, propaganda, exploraciones e inspección, construcción y montajes, por citar algunas).

<sup>13</sup> Decreto 825/2024 (modificado por el 831/2024, ambos del 13/9/2024; BORA del 16/9/2024).

<sup>14</sup> Caso de destinos servidos por líneas aéreas de distintas banderas, cada cual, en ejercicio de sus derechos de tránsito aéreo fundados en acuerdos internacionales o bien, destinos con baja densidad de servicios que deriven en su virtual desconexión.

<sup>15</sup> Por ejemplo, trabajos agroaéreos de rociado, espolvoreo, siembra, aplicación de fertilizantes, combate a la erosión, desfoliación, protección contra heladas, persecución de animales dañinos), combate contra incendios; control de líneas de suministro eléctrico, niveles de agua, sistemas de riesgo, embalses y vertientes; vigilancia de ductos; búsqueda y salvamento; siembra en lagos y ríos; sanidad animal o localización de cardúmenes.

<sup>16</sup> El artículo refiere a “integridad” y sin su contexto, esto es, la legislación aeronáutica; yerro que no impide interpretar la nueva norma.

<sup>17</sup> Resoluciones ANAC nros 564 y 137/2024 y 188/2026, respectivamente.

<sup>18</sup> La Resolución MEyOySP n° 1532/1998.

<sup>19</sup> V. punto III. 15.

<sup>20</sup> A fin de implementar el Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves (Ginebra, 1948), ratificado por el decreto-ley 12.359.

actos inscribibles ante el Registro Internacional de Garantías sobre Elementos de Equipo Móvil<sup>21</sup>.

Aunque la novedad en la materia vino dada por el decreto 639/2024, que establece una nueva Reglamentación del Registro Nacional de Aeronaves; la que enfatiza la modalidad digital<sup>22</sup> e incorpora entre las anotaciones al registro de privilegios<sup>23</sup> y establece las pautas de asignación de la marcas de nacionalidad<sup>24</sup>; tipologías de las marcas de identificación para ciertos tipos de aeronaves<sup>25</sup> y permite al requirente la elección de combinaciones de números y letras para la marca de identificación<sup>26</sup>. A la vez, *rescata* al inciso 8 del artículo 45, en virtud del cual el Registro anota cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave, que había sido eliminado por el DNU 70/2023; incorporándolo como inciso a punto 7 del artículo 3 de esta Reglamentación.<sup>27</sup>

Además contempla la posibilidad que la autoridad aeronáutica autorice a terceros a llevar adelante el proceso de matriculación y emitir certificados de matrícula y aeronavegabilidad, entre otros documentos al efecto<sup>28</sup> y en el supuesto de matriculación en el exterior no autoriza a viajar a los funcionarios del Registro, debiendo actuar *in situ*<sup>29</sup>.

Pese a la *modernidad* del Reglamento, resulta curioso que *contra legem*,<sup>30</sup> establece la emisión de copia física en soporte papel de los documentos que emite.<sup>31</sup>

II.5 En línea con la laxitud reglamentaria, en materia de propiedad de aeronaves argentinas se modifica el domicilio, pasando del real al legal en el país.<sup>32</sup>

II.6 Con relación a los privilegios amplía el universo de los créditos tutelados y el plazo; extendiéndolo a los créditos derivados de tasas y tributos relacionados con la aviación civil y por los 2 años anteriores a la fecha del reclamo del privilegio<sup>33</sup>.

El antecedente los limitaba al año anterior al reclamo y comprendía los créditos por la utilización de aeródromos y los servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación.

<sup>21</sup> A fin de implementar el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Ciudad de Cabo, 2001), ratificado por la ley 27.357.

<sup>22</sup> Lo adecuado hubiera sido referir al soporte como electrónico, yerro que es habitual en distintas normas.

<sup>23</sup> Aspecto observado en un análisis realizado anteriormente (v. "Impacto del DNU 70/2023 en la aviación civil. Anteproyectos y aspectos pendientes de su reglamentación", de mi autoría, en La Ley del 12/4/2024; tº 2024-B).

<sup>24</sup> Con relación a la LQ, la establece para las aeronaves públicas que "continuamente" estén al servicio del poder público; lo que zanja la discrecionalidad en su registro y para las privadas, además de la LV contempla la LW.

<sup>25</sup> A continuación de la marca de nacionalidad, las ultralivianas agregarán la U; las experimentales la X; las ultralivianas experimentales la UX; las deportivas livianas o muy livianas la S; las deportivas livianas o muy livianas experimentales la SX; las aeronaves de fabricante la F; RPAS y RPAS la R pudiendo la autoridad aeronáutica establecer nuevas tipologías para la movilidad aérea urbana y para las aeronaves autónomas (cf. su art. 26).

<sup>26</sup> Cf. su art. 27.

<sup>27</sup> Cuestión que también había sido observada en el análisis citado en la nota 17.

<sup>28</sup> Cf. su art.36.

<sup>29</sup> Cf. su art. 37.

<sup>30</sup> Leyes 25.506 y 27.446, decretos 561, 1131 y 1273/2016 y 733/2018, la Resolución 44/2016 de la Secretaría de Modernización Administrativa y la Resolución ANAC 402/2024 (sobre despapelización y gestión electrónica documental).

<sup>31</sup> V. arts. 4 y 29 del decreto 639/2024.

<sup>32</sup> Cf. art. 48 del Código (194 del DNU).

<sup>33</sup> Cf. art. 60 del Código (198 del DNU).

II.7 Otro aspecto destacable de las modificaciones es la reglamentación de los turnos de despegue y aterrizaje (*slots*, por su sigla en inglés), que la ley<sup>34</sup> regulaba los requisitos de asignación con directrices difusas, tales como los intereses de la nación, de los usuarios y de los transportistas, evitando superposiciones que resulten perjudiciales tanto en lo operativo como en lo económico pudiendo suprimirse el ejercicio de los derechos en tráficos de 5ª libertad; pasando a un régimen en el que el Estado delega en el explotador aeroportuario<sup>35</sup>, en ciertos aeropuertos<sup>36</sup>, la coordinación de, los *slots* con los explotadores aéreos; facultando incluso al facilitador a instar el cambio de nivel<sup>37</sup> cuando las circunstancias impidieran resolver la demanda mediante acuerdos.

II.8 En materia de vuelos no regulares también se abandonó un régimen intervencionista y orientado, exclusivamente, a complementar los servicios regulares para satisfacer demandas insatisfechas; vedando las operaciones que, por repetición, generen regularidad; a un régimen basado en el libre acceso al mercado que estimula la competencia leal entre los explotadores y con intervenciones de la Administración Pública Nacional “limitadas y eficientes”<sup>38</sup>

II.9 Si bien en los últimos años las regulaciones en materia tarifaria eran *letra muerta*, conforme las directrices del DNU 70/2023, mutaron aquellas a las antípodas, consagrando el nuevo régimen la desregulación tarifaria<sup>39</sup> y los principios de libre competencia y acceso a los mercados<sup>40</sup>; incorporándose, además, a la normativa aeronáutica principios y derechos propios del derecho del consumidor.<sup>41</sup>

II.10 Aún sin apreciarse la necesidad y urgencia de su modificación, en materia de limitaciones al dominio (superficie de despeje de obstáculos) amplía los legitimados para requerir su eliminación, añadiendo al tercero interesado e incorpora la obligación de indemnizar por todos los daños ocasionados, lo que no permitía su antecedente.

En este caso, la nueva redacción confiere mayor celeridad al requerimiento, el cual el Código reservaba al propietario del aeródromo.

También añade como supuesto para la intimación la comprobación de un delito “a

---

<sup>34</sup> 19.030 (sus arts. 28 a 30) primero y decreto 879/2021 (su Anexo I) posteriormente.

<sup>35</sup> La Resolución ST 49/2026, en su Anexo I – Reglamento de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Nacionales o Internacionales, adopta la clasificación de aeropuertos en 3 niveles (según la gestión de su tránsito aéreo), definiendo como nivel 2 o “facilitado” al aeropuerto con probabilidad de picos de congestión diaria, semanal o estacional y atribuye a su explotador el rol de “facilitador”.

<sup>36</sup> Los facilitados (nivel 2).

<sup>37</sup> Al nivel 3 o Aeropuerto Coordinado.

<sup>38</sup> Cf. art. 2º incs. a, b y g del Anexo I – Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales, del decreto 599/2024.

<sup>39</sup> Cf. nota anterior, el inciso c.

<sup>40</sup> Cf. arts. 13, 29 bis, 104 y 128 bis del Código Aeronáutico (mod. DNU 70/2023).

<sup>41</sup> Derecho a la información adecuada, veraz, taxativa, clara, precisa y detallada de las características esenciales de los servicios; de las condiciones de su comercialización y de las reglas aplicables, todo, en español y con relación a las clases de cabina, el precio final (discriminando tarifas, cargos e impuestos), escalas, conexiones (tiempo), cambio de aeronave u operador; servicios incluidos (comidas, comidas especiales), elección de asientos, franquicias o cargo por equipaje; condiciones tarifarias, plazo de validez, derecho a devolución y/o cambio, penalidades, reglas de embarque y plazo máximo de estadía (parada estancia); efectos de la oferta y el derecho al trato digno, respetuoso y equitativo (cf. arts. 4, 14, 15 y 16 del decreto 809/2024).

la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este código”, lo que estimo carece de una conducta típica que le de lugar.<sup>42</sup>

II.11 Los artículos 106 y 107 del Código<sup>43</sup>, junto a una decena de artículos, tras 54 de vigencia, fue modificado 2 veces en 17 meses; ambos, relacionados con la nacionalidad (del personal aeronáutico y de la matrícula de la aeronave, respectivamente).

El 106, rápidamente abandonó un régimen que limitaba el trabajo de extranjeros a una corta transición, que facultaba al Poder Ejecutivo a autorizar un porcentaje para su reemplazo gradual por personal argentino<sup>44</sup>, para finalmente, derogar lisa y llanamente el artículo, lo que implica la igualdad ante la ley garantizada por la Constitución Nacional, como exhortaba Federico Ortiz de Guinea desde la I Jornada Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial.<sup>45</sup>

En cuanto al nuevo artículo 107<sup>46</sup>, tomaron estado público las dificultades de su implementación. El DNU 70/2023 mantuvo el principio general de afectación de aeronaves de matrícula nacional cambiando las causas de excepción; fundándolas en la existencia de acuerdo de doble vigilancia que garanticen que esas aeronaves fueran tripuladas, asistidas y mantenidas por personal argentino y procurando reciprocidad<sup>47</sup>. Consecuencia de las dificultades de implementación, el DNU 338/2025 suprimió el requisito de garantizar tripulación y personal argentino en aquellas.<sup>48</sup>

Esta nueva redacción del artículo 107 importa la incorporación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)<sup>49</sup> a nuestro derecho interno; aunque se observa.<sup>50</sup>

II.12 El artículo 108<sup>51</sup> fue otro de los que experimentó una rápida (y conveniente) modificación; siendo derogado por el DNU 941/2024<sup>52</sup> a la vez que introdujo el artículo 2 bis; manteniendo la ya celebrada decisión de definir (o redefinir) las competencias de la autoridad aeronáutica y demás integrantes del sistema de aviación civil.

<sup>42</sup> Arg. arts. 190 y 196 del Código Penal, por referir a las que estimo de mayor relación con el bien jurídico protegido.

<sup>43</sup> Exigía que en los servicios aerocomerciales el personal que realizaba funciones aeronáuticas debía ser argentino pudiendo la autoridad aeronáutica autorizar, excepcionalmente y hasta por 2 años, personal extranjero<sup>44</sup>

<sup>44</sup> Cf. modificación del art. 212 del DNU 70/2023

<sup>45</sup> Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 1967.

<sup>46</sup> El derogado exigía que el material de vuelo afectado a los servicios aerocomerciales tuviera matrícula nacional y encontraba como única excepción la afectación de aeronaves con matrícula extranjera para asegurar la continuidad del servicio o por razones de conveniencia nacional.

<sup>47</sup> Cf. art. 213 del DNU 70/2023.

<sup>48</sup> Cf. su art. 7°.

<sup>49</sup> Esta norma establece los acuerdos de doble vigilancia de la seguridad operacional del siguiente modo: “...cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o...su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave...El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas...”.

<sup>50</sup> La autoridad aeronáutica “permitirá” el uso de las afectadas a servicios aerocomerciales y a la aviación general, “procurando obtener” reciprocidad y acuerdo de doble vigilancia de seguridad operacional; en cambio, las destinadas a trabajo aéreo “deberán” estar sujetos a dicho tipo de acuerdos (cf. arts. 107 y 131 del Código Aeronáutico).

<sup>51</sup> Art. 214 del DNU 70/2023.

<sup>52</sup> BORA del 21/10/2024.

Entiendo que a la hora de rectificar el yerro y en procura de la cohesión normativa, hubiese resultado atinado consolidar el artículo 2 bis con el 29 bis, de modo que un único artículo defina las competencias regulatorias de la autoridad aeronáutica nacional (a la cual explicita en la Administración Nacional de Aviación Civil, ANAC)<sup>53</sup> y las de la autoridad competente para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil (a la que no refiere por su nombre).<sup>54</sup>

A propósito, la modificación y redefinición de esta última había sido aprobada por el decreto 461/2025<sup>55</sup>, única norma de las que introdujo modificaciones relacionadas con la aviación civil que fue rechazada por el Congreso en los términos de la ley 26.122.

A la vez, la nueva modificación no reprodujo la expectativa proyectada de erigir un nuevo “organismo federal aeroespacial”, lo que también considero atinado.

En un análisis anterior ya había cuestionado la decisión; la que no conoce antecedentes y parecía pretender fusionar a la autoridad aeronáutica nacional (la ANAC) con la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE); entes con misiones, funciones y responsabilidades no solo distintas sino también sin relación, ya que ni siquiera comparten el ámbito de sus operaciones con excepción de los servicios a la navegación aérea con el auxilio de satélites y las restricciones al dominio en materia de infraestructura y emplazamiento de obstáculos al tránsito aéreo, lo que resulta a todas luces insuficiente para la declinada fusión.

II.13 Un aspecto relevante de las modificaciones es lo relacionado con la investigación de accidentes e incidentes de aviación se introducen dos importantes modificaciones: se rectifica la autoridad de aplicación, sustituyendo a la aeronáutica por la “competente e independiente de investigación técnica de accidentes de aviación”<sup>56</sup>; y se explicita que la investigación “no puede asignar responsabilidad o culpa ni es admisible como prueba judicial”.

Reitero mi apreciación<sup>57</sup> de que la oportunidad era propicia, bajo el criterio de fomentar la cultura positiva de la seguridad operacional o cultura justa<sup>58</sup>, para cerrar el párrafo estableciendo la nulidad absoluta e insanable de toda sentencia o sanción fundada, total o parcialmente, en dicho informe, excepto que resultare de modo manifiesto la comisión de un delito doloso.

---

<sup>53</sup> en el 2 bis, no así en el 29 bis.

<sup>54</sup> La Junta de Seguridad en el Transporte.

<sup>55</sup> La modificación reestablecía la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), renombrándola Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

<sup>56</sup> Arts. 185 al 190 (arts. 232 al 236 del DNU 70/2023). Actualmente, es la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), otrora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC); cuya reorganización mediante el decreto 461/2025 fue la única modificación –en materia aeronáutica- rechazada por el Congreso (v. nota 54).

<sup>57</sup> V. nota 18.

<sup>58</sup> El Anexo 19 - Gestión de la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece como recomendaciones (esto es, sin carácter mandatorio) que “Los Estados establecerán sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (...) los Estados, por medio de sus leyes, reglamentos y políticas nacionales que protejan los datos y la información sobre seguridad operacional, y las fuentes conexas, garantizarán que exista un equilibrio entre la necesidad de proteger los datos y la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, y la de administrar debidamente la justicia, a fin de mantener o mejorar la seguridad operacional de la aviación” y como norma (es decir, con carácter mandatorio) que “Los Estados tomarán las medidas necesarias, incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional para alentar las notificaciones de seguridad operacional mediante los sistemas aludidos” (cf. su capítulo 5.1.1 y su Apéndice 3, punto 1.1.a y su capítulo 5.3.5, respectivamente).

En tal inteligencia, la Parte 13, Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), establece que “el único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes” y que “esta investigación tiene un carácter estrictamente técnico, no generando las conclusiones, presunción de culpas o responsabilidades administrativas, civiles o penales sobre los hechos investigados”<sup>59</sup>; contemplando que “La JST no dará a conocer los siguientes registros<sup>60</sup> para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que las autoridades competentes en materia de justicia del Estado determinen que la divulgación de dicha información es más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa investigación o futuras investigaciones”.<sup>61</sup>

En esto último radica el criterio de cultura positiva de la seguridad operacional o cultura justa. Su esencia radica en alentar las notificaciones de seguridad operacional al amparo de que ni la información puede utilizarse con fines distintos ni el informante ser pasible de sanciones de ninguna naturaleza; toda vez que el objetivo es generar, promover, establecer y desarrollar un proceso virtuoso, ininterrumpido y constante, de mejora continua de la *performance* en materia de seguridad operacional de cada integrante del sistema de la aviación civil.

Por ello, si bien la modificación resulta una muy clara mejora, estimo de *lege ferenda* un abordaje como el de la ley 1/2011 de España, el que analicé anteriormente.<sup>62</sup>

II.14 Por último, en materia de infracciones se establece como unidad de medida el argentino oro, con límites considerables, lo que confiere estabilidad y efecto disuasorio a la pena; precisamente, lo que había quedado desvirtuado durante un prolongado período de la vigencia del régimen anterior.

### III - SOMBRAS

III.1 La primera observación que ensombrece al plexo modificadorio es el método escogido: un decreto de necesidad y urgencia.

A poco que se analice, resulta palmario que ciertas modificaciones carecen de entidad para que se reconozca necesaria y urgente su reforma.

Sin abundar en el análisis desde la perspectiva constitucional, basta reparar en la expresión copulativa para señalar que tanto la necesidad como la urgencia deben concurrir para habilitar la norma extraordinaria y lo que recientemente la Corte Suprema ratificó al respecto

<sup>59</sup> Cf. Su párrafo 13.15 puntos a y c.

<sup>60</sup> A) las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas y B) los registros bajo la custodia o el control de la autoridad encargada de la investigación de accidentes son: 1) todas las entrevistas tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma; 2) todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave; 3) la información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente; 4) las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas; 5) los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la autoridad encargada de las investigaciones de accidentes y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente y 6) el proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente.

<sup>61</sup> Cf. Su párrafo 13.56.

<sup>62</sup> V. trabajo citado en la nota 18 (su punto VI.46.2).

en los autos: “Cencosud SA c/Estado Nacional – Ministerio de Economía – Secretaría de Industria y Desarrollo Productivo s/lealtad comercial – ley 22.802, art. 22” (CCF 777f.7/2024/CS1 del 13/8/2026): “la validez constitucional de un decreto de necesidad y urgencia se encuentra condicionada a la existencia de una situación de grave riesgo social frente a la cual se configure la necesidad de adoptar medidas súbitas cuya eficacia no es concebible por el trámite ordinario previsto en la Constitución para la sanción de las leyes (...) se exige que exista un estado de necesidad y urgencia, lo que supone la concurrencia de alguna de estas circunstancias: a) que sea imposible dictar la ley mediante el trámite ordinario establecido en la Constitución, es decir, que las cámaras del Congreso no puedan reunirse por circunstancias de fuerza mayor que lo impidan, como ocurriría en caso de acciones bélicas o desastres naturales que impidan su reunión o el traslado de los legisladores a la Capital Federal; o b) que la situación que requiere solución sea de una urgencia tal que deba tratarse inmediatamente en un plazo incompatible con el trámite normal de una ley (...) Esta Corte ha señalado en reiteradas oportunidades que cabe descartar de plano criterios de mera conveniencia del Poder Ejecutivo que, por ser siempre ajenos a circunstancias extremas de necesidad, no justifican nunca la decisión de su titular de imponer un derecho excepcional a la Nación en circunstancias que no lo son, pues el texto de la Constitución Nacional no habilita a elegir discrecionalmente entre la sanción de una ley o la imposición más rápida de ciertos contenidos materiales por medio de un decreto”.<sup>63</sup>

Son múltiples las modificaciones al Código que carecen del carácter exigido para la modificación por vía de excepción; entre ellas: la redefinición de espacio aéreo <sup>64</sup>

III.2 Uno de los aspectos más destacables de la derogación de la ley 19.030 y el decreto-ley 12507/1956 (ratificado por la ley 14467) es el sustancial cambio de condiciones para acceder al mercado aerocomercial de transporte al reducir las condiciones económicas, financieras y operativas.

En tanto el régimen derogado exigía acreditar la capacidad económico financiera mediante estados contables auditados por un contador público de la matrícula; ahora basta una mera declaración jurada del pretense explotador para dar por cumplido el requisito. Lo propio alcanza a la capacidad técnica.<sup>65</sup>

En este punto las nuevas normas carecen de congruencia con el Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil; el que considera como una infracción grave “incumplir con la presentación anual, durante 3 periodos consecutivos, ante la autoridad aeronáutica y/o su autoridad delegada, de los estados contables auditados, la memoria, el balance general y el cuadro demostrativo de ganancias y pérdidas, en el término de 150 días de cerrado el ejercicio social, en los supuestos que resultara obligatoria la elaboración de tales documentos”<sup>66</sup> y como leve, omitir discriminar la contabilidad.<sup>67</sup>

Peor que la incongruencia es degradar el tipo de información sensible para que la autoridad aeronáutica pondere la capacidad del explotador para la actividad cuya autorización pretende, sea para acceder al mercado o para mantenerse en él.

---

<sup>63</sup> De los Considerandos 9° y 10° del fallo citado.

<sup>64</sup> Art. 181 del DNU 70/2023 que modifica el art. 1° del Código Aeronáutico.

<sup>65</sup> V. art. 105 del Código y decreto 599/2024 (su Anexo I, Capítulo II, art. 6 inc. h).

<sup>66</sup> Cf. art. 21 inc. 9 del decreto 816/2024. Se observa también la redundancia al referir a estados contables y a la vez, describir su contenido.

<sup>67</sup> Cf. art. 22 inc 4.

Resulta ocioso que sin recursos suficientes, mantener la aeronavegabilidad continuada del material de vuelo y la *performance* de seguridad operacional en un nivel aceptable, es una mera (y peligrosa) promesa.

Son de público conocimiento los sistemáticos incumplimientos de un explotador de bandera nacional y lo inconducente de las acciones de la autoridad aeronáutica para resolver aquellos; en parte, por la ausencia de requisitos para evaluar el plan de negocios al momento de la certificación de la empresa como explotador de servicios aéreo.

Una cosa es el riesgo empresario otra, sabemos, la seguridad operacional y el *pacta sunt servanda*, cuando el transporte de pasajeros y carga –definidos como servicios esenciales por el nuevo código- están de por medio.

III.3 La derogación de las normas sobre política aérea nacional también generó la eliminación de la aviación de fomento, tanto en su modalidad de transporte como en la de trabajo aéreo.

Cierto es que desde hace años que no existen políticas activas en la materia y el servicio que brinda Líneas Aéreas del Estado (LADE)<sup>68</sup> resulta poco significativo en términos de conectividad y transporte y nula incidencia en el mercado doméstico; no menos cierto es que debe considerarse su necesidad para conectar ciudades y regiones que por escasa densidad de tráfico no resulta rentable siquiera el servicio no regular.

Cabe reparar, sin embargo, que entre las funciones y facultades de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se estableció que desarrolle un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos que regulen el desarrollo y/o fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y/o general; por lo cual –sin soslayar que hasta la fecha dicho sistema no trascendió meros proyectos- subsiste un resquicio reglamentario al respecto.

Sin perjuicio de ello, cabe reparar en el nuevo artículo 138<sup>69</sup> que en materia de subvenciones faculta al Poder Ejecutivo a subvencionar tanto el transporte como el trabajo aéreo, en tanto resulten de interés general para la nación. Lo relevante es el cambio sustancial en el destinatario del subsidio. Mientras el artículo sustituido subvencionaba “la realización” de servicios de transporte y trabajo aéreo; la nueva redacción subsidia “la demanda”.

III.4 La modificación del artículo 2 impacta sustancialmente en la situación de las aeronaves de las fuerzas de seguridad; a las que asimila con las militares. Más allá de la redacción que estimo desacertada<sup>70</sup>; se cuestiona la consagración de la incertidumbre acerca del régimen de tales aeronaves cuando no responden a las funciones propias de su competencia.<sup>71</sup>

III.5 Otra novedad que introduce la modificación al artículo 2, es la incorporación al régimen de la aviación civil, los tratados e instrumentos internacionales ratificados por nuestro

<sup>68</sup> Rara avis explotada por la Fuerza Aérea Argentina.

<sup>69</sup> Art. 230 del DNU 70/2023.

<sup>70</sup> En un análisis anterior consideré de mejor técnica reglamentaria referir a “aeronaves en ejercicio del poder público” (v. nota 17).

<sup>71</sup> Caso de operaciones de transporte de carga, fomento, transporte de funcionarios públicos; lo que excede las reglas de circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento sino que involucra lo relativo a las condiciones de aeronavegabilidad, licencias del personal, sus tiempos máximo de servicios y mínimos de descanso, autorizaciones y coberturas de riesgo en tanto operen como aeronaves civiles.

país; cuestión que deviene retórica en tanto las previsiones de aquellos no se incorporan al derecho interno.

Sin desconocer la *permeabilización* del derecho interno por el internacional, huelga apuntar que el principio de legalidad impone tipificar las conductas ilícitas para que el reproche constituya delito. Y dentro de los muchos tratados internacionales comprendidos en el nuevo artículo 2, se destacan los que integran el “Sistema de Tokio”<sup>72</sup>, todos ellos de naturaleza penal y que pese a haber transcurrido muchísimos años de la fecha de su ratificación, no fueron incorporados al derecho interno.

Claramente, el DNU mal podría haberlo hecho por imperio del límite constitucional al respecto<sup>73</sup> pero tampoco se promovió trámite legislativo a tal fin.

Por todo lo cual y si bien adhiero a la postura monista<sup>74</sup> y que en virtud del diálogo de fuentes, los convenios internacionales ratificados por nuestro país resultan plenamente operativos<sup>75</sup>; esta posición encuentra su límite en las previsiones en materia penal. En efecto, si bien está definido el bien jurídicamente protegido (la seguridad de la aviación) y descriptos los actos y conductas motivo de reproche (aunque algunas con excesiva laxitud) no están establecidas las penas, primando, en este punto, el principio de legalidad.

Lo analizado hasta aquí ancla su sentido en que el nuevo artículo 2, al igual que su antecedente sustituido y el 16 del antiguo Código Civil, establece pautas para la resolución de las cuestiones no previstas explícitamente por el derecho positivo. Por lo expuesto, la pauta de resolución de toda cuestión no prevista por el código, en materia de tratados internacionales, debe excluir a los que integran el “Sistema de Tokio” en tanto carezcan de su correlato en nuestro derecho interno.

Llama la atención que, en una norma destinada al juzgador, la modificación elimine del artículo 2 su último párrafo, que sobre este punto establecía la aplicación de ciertas normas del Código Penal en cuanto resulten compatibles.

---

<sup>72</sup> La doctrina considera que integran este Sistema los convenios internacionales de naturaleza penal; estos son el Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963, ley 18.730); Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (La Haya, 1970, ley 19.793); Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Montreal, 1971, ley 20.411) y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional (Montreal, 1988, ley 23.915). El Sistema también se integra con otros instrumentos que, a pesar de que nuestro país intervino activamente en su elaboración, aún no fueron ratificados: el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves de La Haya de 1970 (Beijing, 2010) y el Protocolo que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves (Montreal, 2014).

<sup>73</sup> Art. 99 inc. 3° de la Constitución Nacional.

<sup>74</sup> “El monismo afirma que entre derecho internacional y derecho interno existe unidad de orden jurídico y, por ende, unidad en el sistema de fuentes. Las fuentes del derecho internacional son automáticamente y por sí mismas fuentes del derecho interno, con lo cual el derecho internacional penetra y se incorpora directamente en el derecho interno. El dualismo afirma que hay dualidad de órdenes jurídicos, e incomunicación entre ambos. Cada uno posee su propio sistema de fuentes, con lo que las fuentes del derecho internacional no funcionan directamente como fuentes del derecho interno. Para que se opere la incorporación del primero al segundo, hace falta que una fuente interna dé recepción al derecho internacional. La fuente de derecho interno hace de colador o filtro para dejar pasar al derecho internacional, y en ese tránsito produce la novación o conversión del derecho internacional en derecho interno.” (BIDART CAMPOS, Germán “Manual de la Constitución Reformada”, t° I (Buenos Aires: Ediar, 1996), 285.

<sup>75</sup> V. de mi autoría “Operatividad y alcance del pago adelantado de indemnizaciones por lesiones o muerte del pasajero en la República Argentina” en Libro de Ponencias de las XIX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, pág. 174 y ss. ([www.casi.com.ar/material-de-jornadas/98](http://www.casi.com.ar/material-de-jornadas/98)).

III.6 En materia de contratos sobre aeronaves se sustituyó el artículo 68<sup>76</sup> consagrando el principio de libertad contractual pero dejando al Código sin previsión en caso de ausencia de convención entre las partes al respecto.

En otro orden, estimo como otra oportunidad perdida de incorporar la regulación de los contratos que su naturaleza aeronáutica le imprimen notas distintivas sino desconocidas por el derecho común; como son los contratos de construcción, *leasing (dry o wet)*, fletamento, intercambio, *hangaraje*, por citar los más relevantes.

III.7 Con el claro propósito de asimilar en el Código a las aeronaves no tripuladas, con la intención evidente de apenas innovar en su redacción y no redactar un nuevo, se intercaló un adjetivo y se incorporaron 2 breves párrafos cuyo resultado, aunque persigue su finalidad, considero desacertado.

En efecto, identifica al comandante de los VANT/SVANT o RPA/RPAS (el piloto a distancia) y se remite a una reglamentación especial las aeronaves conducidas por inteligencia artificial.

La economía de la norma merece 4 observaciones.

El artículo carece de rigor técnico tanto al utilizar términos anacrónicos -no tripuladas-<sup>77</sup>, ignora a las que integran un sistema.<sup>78</sup>

Además, no se modificó el artículo 10<sup>79</sup> que continúa constituyendo el obstáculo para la operación de aquellas cumpliendo los requisitos normativos; razón por la cual hasta la sanción del DNU, los antecedentes optaron por adoptar una denominación ya obsoleta pero compatible<sup>80</sup> con la normativa internacional<sup>81</sup> y nacional.

En cuanto a las aeronaves no tripuladas (UA), al no contemplar los sistemas (SVANT o RPAS) se atribuye el carácter de comandante al piloto a distancia cuando, en el caso de sistemas, resulta apropiado referir al piloto al mando dado que cada estación cuenta con pilotos remotos o a distancia pero solo uno a la vez, está al mando de la operación.

De todos modos, también hubiera sido atinado establecer el sentido de tal designación en este tipo de aviación ya que, a diferencia de la aviación convencional destinada al transporte de pasajeros y con tripulación (cuyo comandante tiene funciones y atribuciones incluso con relación a los pasajeros y la carga transportada), en la aviación pilotada a distancia no debiera ser otro que asignarle la responsabilidad de la operación.

<sup>76</sup> El artículo sustituido establecía que la "locación de aeronaves produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario".

<sup>77</sup> Arts. 18 y 36 (185 y 190 del DNU).

<sup>78</sup> RPAS, anteriormente aludidos por nuestras reglamentaciones como VANTS o SVANT (Resoluciones ANAC 527/2015 y 880/2019, respectivamente).

<sup>79</sup> "Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad...". Viene al caso precisar que, a la fecha, ninguno de los modelos de mayor uso recreativo o comercial a nivel mundial, cuenta con certificado de tipo expedido por autoridad aeronáutica alguna; ni siquiera se conoce que estén en proceso dado sus características y tipo de uso. Algunas autoridades aeronáuticas civiles han expedido certificados de aeronavegabilidad a determinados modelos de RPA. En general, prototipos y las certificaciones han sido de tipo experimental o especial, lo que da cuenta de que la certificación de estos es -por el momento- extraordinaria.

<sup>80</sup> Vehículo y Sistema de vehículo no tripulado (Resoluciones ANAC 527/2015 Y 880/2019).

<sup>81</sup> "Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada." (art. 31 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional", Chicago, 1944).

Respecto a las “conducidas por inteligencia artificial”, tratándose de una norma técnica, debió aludirse a las de vuelo automatizado o plenamente autónomos, valga la redundancia, sin piloto que intervenga durante el vuelo; lo que involucra, además esta clase de operaciones con drones a la incipiente movilidad aérea urbana o avanzada (UAM o AAM, por sus siglas en inglés).

En tal caso, dicha referencia debió incorporarse dentro del nuevo artículo 36, dado que integra el Título V, dedicado al Personal Aeronáutico.

III.8 Otro desatino habido en las modificaciones al código es la inclusión de los lugares aptos denunciados (LAD) en el nuevo artículo 105<sup>82</sup>, en tanto resulta inverosímil vislumbrar servicios de transporte aéreo desde, hacia y/o con escalas en un LAD.

III.9 El DNU ratifica el requisito de autorización de los servicios de transporte aéreo regular o no regular por parte del Poder Ejecutivo Nacional, de acuerdo al procedimiento que la autoridad competente establezca.<sup>83</sup>

Resulta curioso que el nuevo artículo fije directrices pueriles como son que dicha autoridad proceda de “manera eficaz y digitalmente”<sup>84</sup> y que contemple la prórroga de los plazos de estas autorizaciones.

El reglamento innova al respecto al prescindir del régimen de la audiencia pública, adoptando como directrices los principios de libre acceso al mercado de nuevos explotadores, el estímulo de la competencia, la desregulación tarifaria, el resguardo y la vigilancia continua de la seguridad operacional, la libertad en la fijación de frecuencia, transparencia en la medición, asignación y uso de la capacidad aeroportuaria e intervenciones limitadas y eficientes de la Administración Pública.<sup>85</sup>

III.10 Como señalé en el punto II.10, se observa el dispar tratamiento de las aeronaves con matrícula extranjera según el destino de su afectación (v. nota 45).

Así, en tanto la excepcionalidad se vislumbra aplicable para las aeronaves afectadas al transporte e incluso probable, a la aviación general resultaría de difícil sino imposible aplicación al trabajo aéreo; ello, en orden a que –a la fecha- no existe ningún acuerdo de doble vigilancia al respecto.

Por ello, estimo que las excepciones que contemplaba el artículo que fue sustituido resultaban adecuadas y bien podrían haberse mantenido dado la inexistencia de los acuerdos exigidos por la nueva versión de la norma.

III.11 La desregulación tarifaria migró del artículo 109 del Código<sup>86</sup> a su reglamentación, decreto 599/2024<sup>87</sup>; eliminando a las tarifas de la información que los explotadores de transporte aéreo regular deben remitir a la autoridad aeronáutica, lo que implica un obstáculo en la fiscalización del cumplimiento con las obligaciones emergentes del “Reglamento del Con-

---

<sup>82</sup> 211 del DNU 70/2023.

<sup>83</sup> El decreto 599/2024 (BORA 10/7/2024).

<sup>84</sup> Ambas innecesarias en virtud de lo establecido en los arts. 4 y 5 incs. a y c del decreto n° 1759/1972 (to, 2017).

<sup>85</sup> Cf. Anexo I, art. 2 del decreto 599/2024.

<sup>86</sup> Art. 215 del DNU 70/2023.

<sup>87</sup> Su art. 7° inc. c y Anexo I – “Reglamento de Acceso a los Mercados Aerocomerciales” (su art. 2° inc. c).

trato Aéreo de Pasajeros, Equipajes y Protección de los Derechos del Pasajero Usuario del Transporte Aéreo” (decreto 809/2024, su Anexo I).<sup>88</sup>

Aunque ocioso, las tarifas son mucho más que el precio; de otro modo, el precio es el resultado de una tarifa que reconoce distintas clases, cada una, con ciertos beneficios y restricciones que —en ocasiones— limitan o excluyen del derecho del pasajero a cambios o devoluciones o establezcan cargos adicionales al efecto.<sup>89</sup>

En otro orden, resulta controvertida la desregulación tarifaria en un servicio que se consagra como esencial<sup>90</sup> y el artículo 130 bis<sup>91</sup> establece que “la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero”.

III.12 Con relación a los acuerdo operativos entre explotadores<sup>92</sup>, el nuevo artículo 110 establece que quedan regidos por la Ley de Defensa de la Competencia.

Ya en un análisis anterior<sup>93</sup> señalé 2 observaciones respecto la nueva redacción, consecuencia de la eliminación de la última parte del artículo derogado y la supresión de la referencia a la autoridad aeronáutica.

Esto es, se suprimió el plazo<sup>94</sup> que contaba la autoridad aeronáutica para pronunciarse y de no hacerlo, importaba su silencio positivo. Y el otro aspecto criticado, es la ambigüedad del nuevo artículo, que remite a la norma para analizar los acuerdos sin definir la autoridad de aplicación.

Puede especularse con que la supresión del plazo y de referencia al silencio positivo radicó en que tales aspectos ya se encontraban regulados en la ley 25.156.

En cuanto a la autoridad de aplicación, insisto<sup>95</sup> en que compete a la autoridad aeronáutica pronunciarse respecto estos acuerdos, con la asistencia de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia<sup>96</sup> y bajo las directrices de los artículos 128 bis y 129 del Código<sup>97</sup>, incorporados por el DNU 70/2023.

Por ello reitero que hubiera sido conveniente que la nueva redacción indicara que tales acuerdos “*serán considerados por la autoridad aeronáutica y estarán regidos por la Ley de Defensa de la Competencia*”.

De menor entidad es la técnica legislativa singular, de no identificar la ley por su número<sup>98</sup>.

<sup>88</sup> Arg. arts. 4 y 5 (derecho a la información), 6 (a la transparencia de la comercialización), 15 (publicidad), 18 (condiciones de la tarifa) y 22 (tarifas).

<sup>89</sup> Cf. art. 22 del Reglamento aludido.

<sup>90</sup> Cf. art. 2 del Código.

<sup>91</sup> Art. 224 del DNU 70/2023.

<sup>92</sup> “De comercialización, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios”

<sup>93</sup> V. nota 18.

<sup>94</sup> 90 días.

<sup>95</sup> V. en el análisis citado en la nota 18, el punto VI.35.

<sup>96</sup> El Anteproyecto de Capaldo, siguiendo a los anteproyectos del Comando de Regiones Aéreas (2001) y de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (2006), establece que la autoridad aeronáutica será competente para entender en el control de la competencia.

<sup>97</sup> Ya analizado en el punto II.1.

<sup>98</sup> Debió indicarse Ley 25.156 y eventualmente, de Defensa de la Competencia.

III.13 La eliminación del transporte de correo, que en la gestión de la norma importa aplicar la regulación de la carga, implica poner en crisis la inviolabilidad de la correspondencia de raigambre constitucional.

Entiendo que el ánimo de la derogación de esta modalidad de transporte radicó que, en los términos de las autorizaciones otorgadas por el Estado, no difieren los requisitos con relación al explotador aéreo y que la imposición a todos ellos de transportar correo, entendiéndose por tal a la correspondencia personal o comercial, ha caído en desuetudo por la masificación de nuevas modalidades de comunicación mediante dispositivos electrónicos mas, dado que el correo excede la correspondencia, en mi opinión, la modificación debería haber discriminado la correspondencia de las encomiendas o paquetería de modo de ceñir el régimen tal como lo conocíamos a la correspondencia y asimilar al transporte de carga a las encomiendas, paqueterías y otro tipo de entregas despachadas por correo o distribuidores.

Por ello, estimo que lo atinado hubiera sido actualizar este tópico, incorporando el contrato de *courier aeronáutico* según lo postulara el Anteproyecto de Folchi.<sup>99</sup>

III.14 El último párrafo del artículo 128 bis (introducido por el DNU 70/2023), merece ser observado en tanto presenta ciertas imprecisiones sino confusión; al hacer referencia en un mismo párrafo a los permisos aerocomerciales internos e internacionales (estos incluyen entre otros aspectos, la asignación de derechos de tráfico a operadores locales, designándolos ante otros estados como de bandera nacional), establece que nuestro país “fomentará entre los operadores aerocomerciales nacionales y extranjeros el libre acceso recíproco a los mercados aerocomerciales y la conectividad internacional y de cabotaje”.

En cuanto al verbo empleado, “fomentar”, la derogada ley 19.030 prescribía que “cuando exista un interés nacional para la integración de zonas en que las necesidades públicas de transporte no se hallen satisfechas, podrá autorizarse la realización de servicios de fomento, que son aquellos que se prestan sin perseguir fines de lucro.”<sup>100</sup>; lo que motiva 3 consideraciones: 1) el oxímoron que importa el transporte aerocomercial de fomento bajo los principios de libertad de mercado; 2) que el Código, en términos de fomento, trate como pares a los operadores extranjeros y a los de bandera y 3) que el fomento incluya la conectividad internacional.

Por ello, estimo que “facilitar” hubiera sido un verbo más adecuado para receptar el cambio de paradigma.

III.15 Con relación a los derechos del pasajero, si bien el “Reglamento del Contrato Aéreo de Pasajeros y Equipaje y Protección de los Derechos del Pasajero Usuario del Transporte Aéreo” (sic)<sup>101</sup> mejoró su antecedente; lejos está de procurar la protección efectiva del pasajero damnificado por un incumplimiento del transportista aéreo.

III.15.1 En efecto, si bien el Reglamento incorpora múltiples previsiones propias del

---

<sup>99</sup> Define el “contrato de courier aeronáutico es aquel por el cual una persona física o jurídica identificada y autorizada con esa calidad, se compromete a trasladar, desde un domicilio indicado por el remitente al del destinatario, todo objeto, documento o mercancía que ese remitente le entregue, por vía aérea y por aeronave en alguna parte del total del transporte y entregarlo en el tiempo convenido, y el remitente o destinatario a pagar por ello un precio cierto en dinero” (cf. su art. 177); regulando el documento que lo instrumenta (guía de transporte) y sus efectos (cf. sus arts. 178 a 180).

<sup>100</sup> Cf. su art. 48.

<sup>101</sup> Tanto el decreto como el Anexo I omitieron el sustantivo transporte.

derecho del consumidor (v. nota 40), su incumplimiento, en caso de merecer sanción<sup>102</sup>, no deriva en una compensación económica en favor del pasajero damnificado; respecto a quien, el transportista limita su responsabilidad en la reprogramación del vuelo o reintegro (total o parcial) del pasaje y otorgar servicios incidentales (según corresponda).<sup>103</sup>

Estimo particularmente reprochable que el tratamiento dado a la sobreventa de pasajes (*overbooking*), a la que se califica como “práctica comercial, de uso en el transporte aéreo, de vender mayor cantidad de billetes de pasaje que la capacidad real de equipo programado para cumplir el vuelo”.<sup>104</sup>

Sin soslayar que podría considerarse el contrapeso a la —en ocasiones— no penalizada falta de presentación del pasajero para abordar el vuelo (*no show*), no menos cierto es que, el derecho comparado, que también reconoce como práctica habitual de la industria aérea, establece compensaciones para casos de *overbooking*<sup>105</sup> para casos en que el pasajero damnificado no acepte la reprogramación del vuelo.

En consecuencia, a mi parecer, el nuevo reglamento lejos está de la tutela constitucional al pasajero prevista por el artículo 42 y por ello, en casos de incumplimientos que causen un daño grave al pasajero, resultaría de aplicación —en forma subsidiaria— la ley 24.240 de Defensa al Consumidor en cuanto contempla la reparación del daño moral conforme la prueba que produzca el damnificado al respecto.

Al respecto, alcanza la previsión del Convenio de Montreal de 1999 en cuanto en materia de transporte aéreo internacional no hay otras compensaciones que las fundadas en dicho convenio y que bajo ninguna circunstancia procede el daño punitivo<sup>106</sup>; límite que no alcanzaría al transporte doméstico, en cuyo caso el daño se cuantifica en el equivalente a canastas básicas totales para el hogar 3 (entre media y 2100 canastas básicas totales, CBT).<sup>107</sup>

Por ello, es de lamentar la oportunidad perdida de que la ley especial de respuesta acabada e integra, a todos los conflictos del pasajero como usuario del transporte aéreo.

III.15.2 En otro orden, resulta auspicioso la reglamentación del pago adelantado de indemnizaciones por accidentes de aviación civil<sup>108</sup>; tema que fuera objeto de mi ponencia en

<sup>102</sup> El decreto 816/2024 califica estos incumplimientos como “muy graves”, resultando susceptibles de multas de hasta el equivalente a \$o300 (\$417.982.722, USD276.809 al 31/8/2026), la suspensión y hasta el retiro de la autorización.

<sup>103</sup> El decreto 809/2024 discrimina el alcance de estos servicios según la extensión de la demora y su horario; como así también las condiciones que debe cumplir el explotador para no otorgarlos (v. sus arts. 42, 43 y 44).

<sup>104</sup> Cf. Art. 1 del decreto 809/2024 (v. Definiciones). La norma contempla la solución mediante pasajeros voluntarios a la reprogramación o en su defecto, la inclusión del pasajero en un vuelo posterior o el reencaminamiento a destino, incluso, mediante otro medio de transporte y sin derecho a compensación. Por su parte, el Convenio para la unificación de ciertas reglas sobre el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999, ley 26.451) establece compensaciones por retraso del equivalente de hasta DEG6.303 para pasajeros, DEG1.519 para equipajes (dispensables cuando le fue imposible al transportista adoptar medidas para evitarlas)

<sup>105</sup> El Reglamento CE 261/2004 establece compensaciones entre €250 y €600 (según la distancia); el Código de Regulaciones Federales (CFR Parte 250, Título 14) establece compensaciones de hasta el 200% del precio del pasaje cuando motiva retrasos de hasta 1 hora (con límite de USD1.125) y de hasta 400%, cuando motive retrasos de más de 2 horas (con límite de USD2.250); la Resolución ANAC (Brasil) 400/2016 establece compensaciones del equivalente a DEG250 para vuelos de cabotaje y a DEG500 para internacionales.

<sup>106</sup> Cf. Su art. 29.

<sup>107</sup> A julio 2026 el valor de la CBT es de \$1.245.696; por lo que el daño punitivo oscilaría entre \$622.848 y \$2.615.961.600 (entre USD412 y USD1.732.425 al 31/8/2026).

<sup>108</sup> Decreto 809/2020, su Anexo III.

las XIX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial<sup>109</sup>, aprobando –como conclusión- la propuesta de reglamentación<sup>110</sup>; el que estimo más acertado, ya que el texto adoptado merece ciertos reparos.

En tal sentido, dicho Reglamento legitima al cobro a la víctima y a sus derecho habientes<sup>111</sup>, lo que implica el desconocimiento tanto de la unión civil como al concubinato vulnerando el principio de igualdad ante la ley<sup>112</sup>; resultando por demás ambiguo el criterio para considerar “debidamente identificadas las personas con derecho al cobro<sup>113</sup>” cuando el propio Reglamento establece que “no es exigible la legitimación declarada en juicio”.<sup>114</sup>

También resulta cuestionable la liberación del pago al transportista de cualquier otro pago cuando hubiera abonado a un derechohabiente que hubiera acreditado tal condición<sup>115</sup>; ignorando que el propio instrumento que acredite tal carácter podría dar cuenta de la existencia de otros causahabientes con igual derecho.<sup>116</sup>

Aunque menos relevante, el Reglamento reproduce el monto de su similar europeo<sup>117</sup> perdiendo coherencia con el Código y sus decretos reglamentarios que uniformaron como unidad de medida el argentino oro.

III.16 En materia de trabajo aéreo se modifica el supuesto de excepción para operar con aeronaves con matrícula extranjera<sup>118</sup>; el cual era dispensable por parte de la autoridad aeronáutica, de modo excepcional, cuando no existiesen en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad; ahora, de pleno derecho la afectación de aeronaves de matrícula extranjera queda sujeta a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional<sup>119</sup>, lo que supone una mayor restricción (de hecho, una virtual imposibilidad) en tanto ese tipo de acuerdos, como señalé anteriormente, hasta la fecha, no ha sido concretado por nuestra autoridad aeronáutica con ningún Estado, ni en materia de transporte ni en la de trabajo aéreo.

Así, si bien mediante la nueva redacción se proyecta excluir la discrecionalidad y arbitrariedad de aquella para emitir la dispensa, se vislumbra una mayor complejidad (y al momento, un impedimento absoluto) para la afectación de material de vuelo con matrícula extranjera; cuestión de gravedad extrema, habida cuenta que nuestra autoridad aeronáutica

---

<sup>109</sup> Colegio de Abogados de San Isidro, 23 y 24/11/2023.

<sup>110</sup> V. Libro de Ponencias, pág. 174 (<https://www.casi.com.ar/material-de-jornadas/98>).

<sup>111</sup> Cf. su art. 4°.

<sup>112</sup> La reparación por daños no se agota en los causados a la víctima, que de fallecer luego de promovido, el reclamo integra su acervo sino que también importan un derecho propio del familiar o pareja (en sentido amplio) afectado por el siniestro.

<sup>113</sup> Cf. su art. 7°.

<sup>114</sup> Cf. su art. 6°.

<sup>115</sup> Cf. su art. 5°.

<sup>116</sup> El proyecto de mi autoría postulaba en supuestos de duda el pago contra contracautela o garantía suficiente.

<sup>117</sup> DEG16.000.

<sup>118</sup> Mediante la sustitución del art. 131 del Código (art. 225 del DNU 70/2023).

<sup>119</sup> Resulta relevante señalar que el artículo 83 bis del Convenio de Chicago carece de reglamentación en nuestro derecho interno; por lo cual, la redacción anterior de este artículo, al igual que la solución contemplada en su decreto reglamentario (n° 2836/1971), resultaba atinada para la urgencia que requiere una autorización de excepción (vgr., afectación de una aeronave para el combate de incendios).

otorga habitualmente esta excepción con relación a aeronaves destinadas al combate de incendios de bosques y campos.<sup>120</sup>

III.17 Resulta por demás curioso que encontrándose concesionados la mayoría de los aeropuertos que concentran el tránsito aéreo de nuestro país, contrato prorrogado hasta el año 2038<sup>121</sup>, se hayan eliminado el término concesión de todo el articulado del Código<sup>122</sup>; aspecto que observé en el análisis al que refiero en la nota 18.

La omisión carece de coherencia con el Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil (dictado posteriormente)<sup>123</sup>, que contempla como sanción la suspensión y cancelación de concesiones<sup>124</sup> al concesionario de la infraestructura de un aeródromo.<sup>125</sup>

III.18 En materia de infracciones, se faculta a la autoridad aeronáutica a reducir el monto de la multa hasta en un 50%, en caso de un pago anticipado o voluntario, conforme a la reglamentación que se establezca.

El pago voluntario ya reconoce antecedentes para ciertas infracciones<sup>126</sup>, por lo que resulta atinada su incorporación, aunque estimo que se ha incurrido en un yerro en la edición de esta previsión; la que se encuentra dentro del inciso d) y entiendo alcanza al universo de multas. Esto es, no debiera circunscribirse la reducción a “las restantes actividades aeronáuticas”, sino a todas ellas.

En cambio, se presenta como desalentador de este beneficio<sup>127</sup> que, para acceder a este, “el infractor” (así se califica a quien hasta que no exista pronunciamiento firme goza de la presunción de inocencia) “reconozca la responsabilidad del hecho infraccional” y, además, que, pese al pago voluntario, la conducta (no juzgada) habrá de computarse como antecedente infraccional y a efectos de la calificación de reincidente, circunstancia que —además— se explicita como agravante.<sup>128</sup>

III.19 En materia aeroportuaria, el “Reglamento de Asignación de Capacidad y/o Frecuencias para los Servicios Aéreos Nacionales o Internacional”<sup>129</sup> adopta la clasificación de aeropuertos de la *Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)*, atribuyendo facultades y atribuciones al explotador aeroportuario para coordinar la asignación de *slots*; que, en el caso del nivel 2 (Aeropuerto Facilitado y a quien define como facilitador) y de tratarse de aeropuertos concesionados, incorporan un derecho/deber no previsto en el contrato de concesión; ergo, no susceptible de reproche en caso de incumplimiento, cuestión irresuelta hasta la fecha.

Cabe observar, además, que el Reglamento de Infracciones de la Aviación Civil (al igual

<sup>120</sup> Por ejemplo, Resoluciones ANAC 2/2018, 718/2022 y 183/2023, entre otras.

<sup>121</sup> Cf. Decreto 1009/2020 (BORA del 17/12/2020).

<sup>122</sup> Título VI del Capítulo VI y arts. 135 y 137 (arts. 227, 228 y 229 del DNU 70/2023). La única excepción (que estimo un error material en tanto contradice la eliminación del término en el resto del articulado) es la inclusión de los concesionarios en los sujetos susceptibles de la aplicación de multa, contenida en el inciso c del artículo 208.

<sup>123</sup> Decreto 816/2024 (BORA de 11/9/2024).

<sup>124</sup> Cf. su art. 12 incs. 3

<sup>125</sup> Cf. su art. 35.

<sup>126</sup> Inscripciones tardías ante el Registro Nacional de Aeronaves (art. 45 del Código, Resolución ANAC 405/2013).

<sup>127</sup> Lo califico de este modo, porque al presunto infractor le permite una multa inferior; y a la autoridad de aplicación, reducir el número de actuaciones en trámite.

<sup>128</sup> Cf. inciso d, primer párrafo, última parte.

<sup>129</sup> Anexo I de la Resolución ST 49/2026.

que su antecedente derogado <sup>130</sup>) omitió regular las infracciones del explotador de un aeropuerto ajeno al Sistema Nacional de Aeropuertos<sup>131</sup> en materia de gestión de los *slots*.

Más compleja se vislumbra la cuestión respecto la asignación (unilateral) del carácter de facilitador al explotador de un aeropuerto concesionado, con las facultades y responsabilidades inherentes a la gestión de los *slots* y obviamente, no previstas en el contrato de concesión; como así también la cesión de turnos entre explotadores aéreos<sup>132</sup> cuando el recurso no constituye un derecho adquirido ni confiere derecho sobre mangas, puertas, posiciones, mostradores u otros recursos aeroportuarios específicos.<sup>133</sup>

III.20 Hasta aquí di cuenta de ciertas observaciones a las modificaciones pero más importante aún, a mi juicio, son ciertas omisiones de los decretos analizados en cuestiones, sin duda, mucho más necesarias y urgentes que fueron soslayadas.

III.20.1 De lo ya comentado, reitero la oportunidad perdida de armonizar las condiciones operativas de las aeronaves y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPA y RPAS, por sus siglas en inglés)<sup>134</sup> y de la movilidad aérea urbana o avanzada (UAM y AAM, por sus siglas en inglés) con prescripciones reglamentarias sustanciales, mediante la modificación del artículo 10, a lo que me referí anteriormente en el punto III.7.

III.20.2 También señalé que la modificación al Código era una ocasión propicia para, a la par de esclarecer la razón y efectos de la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil por parte de un organismo técnico especializado e independiente, incorporar el concepto de cultura positiva de la seguridad operacional o cultura justa; lo que analicé precedentemente en el punto II.13.

III.20.3 En cuanto a lo ignorado, en materia de seguros, se mantiene un concepto anacrónico asociado al peso de la aeronave cual si tuviera relación directa con el daño.

En mi opinión, la potencialidad del daño y sus consecuencias según el riesgo de la actividad debieran ser pautas de la cobertura de riesgos mínima. El sistema de gestión de riesgos de todo explotador aéreo tiene implementado otorga indicadores suficientes para que un asegurador calcule la prima de riesgo a valores más relacionados con los servicios efectivamente realizados que –aunque se trata de los mínimos de cobertura<sup>135</sup>– los establecidos en función del peso de la aeronave.

III.20.4 Finalmente, la disparidad de regímenes de responsabilidad por daños según se trate de transporte interno o internacional; que en el caso doméstico, además, las indemnizaciones son limitadas y en caso de insuficiencia para dar respuesta a todos los damnificados, son prorrateables<sup>136</sup>, lo cual, a la luz de los intereses en juego (víctima – empresa de transporte aerocomercial – aseguradora de riesgos) constituye ya una suerte de privilegio vetusto.

---

<sup>130</sup> El decreto 2352/1983.

<sup>131</sup> En estos casos la fiscalización compete al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

<sup>132</sup> V. Resolución ST 49/2026, su Anexo I, arts. 3 y 8 punto iii.

<sup>133</sup> Cf. nota anterior, art. 13 último párrafo.

<sup>134</sup> Es curioso que el Código Aeronáutico –norma basal en la materia– refiera a este tipo de aeronaves como “conducidas por inteligencia artificial”, prescindiendo de sus expresiones técnicas o comerciales.

<sup>135</sup> Cf. art. 160 del Código.

<sup>136</sup> Cf. art. 161 del Código.

A propósito, todos los antecedentes que confluyeron en el Convenio de Montreal de 1999<sup>137</sup> ponen en evidencia el desatino de perpetuar un régimen que se vislumbra como claramente inconstitucional en caso de pluralidad de víctimas.

En tal sentido, nuestro más alto tribunal reconoció la constitucionalidad del límite indemnizatorio del Código Aeronáutico, imponiéndose aclarar que en los casos motivo de sus pronunciamientos nunca hubo pluralidad de víctimas; por lo que el sistema de indemnización limitada, divisible y prorrateable establecido por la ley especial confrontado al de reparación plena consagrado por el derecho común, torna hartamente inverosímil que ante una tragedia aérea con múltiples víctimas el régimen indemnizatorio del Código Aeronáutico pueda superar el test de constitucionalidad judicial.<sup>138</sup>

Mucho menos, si se añade al análisis la pérdida de armonía de nuestro régimen aeronáutico a partir de diciembre de 2013, cuando nuestro país adhirió al Convenio de Montreal de 1999 que –sabido es– introdujo un singular sistema de reparación, que habilita, bajo ciertas condiciones, las reclamaciones sin límites.

III.21 Por último y como he señalado anteriormente, el empleo en ocasiones de expresiones desactualizadas, la falta de congruencia entre algunas de las modificaciones introducidas por el DNU 70/2023 y los decretos reglamentarios, la repetida modificación de algunos artículos o referencias fuera de contexto, dan cuenta que los artículos modificados o sustituidos fueron parte de un proyecto de modificación integral del Código del cual se tomaron artículos con muy dispar criterio<sup>139</sup> pero un marcado sesgo sectorial.<sup>140</sup>

El desinterés por el procedimiento de elaboración participativa de normas<sup>141</sup>, la sigilosa actuación de la Comisión de Reglamentación del Código y de cuantos se alude en los distintos decretos, evidencian que, de haber habido canales de participación amplios y conducentes, el nuevo ordenamiento habría conocido una mejor versión y hasta probablemente garantizado su vigencia, ni más ni menos, por la fuerza del consenso.

<sup>137</sup> V. Luongo, Norberto E. *“Tratado de daños y perjuicios en el transporte aéreo”* (Buenos Aires; Ad hoc, 2009), cap. II, 51 y ss.

<sup>138</sup> *“El principio de la reparación integral es un principio basal del sistema de reparación civil que encuentra su fundamento en la Constitución Nacional, y dicha reparación no se logra si el resarcimiento -producto de utilización de facultades discrecionales de los jueces- resulta en valores insignificantes en relación con la entidad del daño resarcible.”*, SCBA en *“Papalia Marcos Sebastián c/ MTI (Mantenimiento Técnico Integral) S.R.L. y otros s/ Accidente de trabajo – acción especial”* del 29/9/2020.

<sup>139</sup> Por ejemplo, se modifican artículos definitorios de la política aérea al tiempo que se modifican otros que no justifican su necesidad y urgencia (como reemplazar territorio por espacio aéreo en los artículos 1, 3, 199 al 201 y 231; fiscalización de aeronaves privadas no afectadas al transporte, art. 21; exclusión de los lugares aptos denunciados –LAD– de la infraestructura aeronáutica, art. 29; reemplazar escritura por instrumento público, art. 51; sustitución del nombre del Capítulo IX del Título IV –locación por contratos–; permitir que el depósito en garantía exigido por el art. 112 pueda realizarse en cualquier entidad en tanto se realice a la orden de la autoridad aeronáutica; incorporación del documento electrónico como medio de prueba del contrato de transporte, arts. 113, 116 y 120 –pasajeros, equipaje y carga, respectivamente–; reemplazar autoridad aeronáutica por autoridad competente, art. 133 y lugares aeronáuticos por infraestructura aeronáutica, art. 202).

<sup>140</sup> Las modificaciones, en general, se relacionan al transporte aéreo comercial y en particular, a sus condiciones operativas; soslayando otras cuestiones fundamentales como la armonización del régimen de responsabilidad por daños en el transporte aéreo interno e internacional, la protección del pasajero de modo compatible con el régimen del consumidor, entre otros.

<sup>141</sup> Decreto 1172/2003, su Anexo V. Ninguna de las normas analizadas o citadas en este análisis fue objeto de dicho procedimiento; como tampoco lo ha sido resolución alguna de la autoridad aeronáutica desde diciembre 2023.

*“Mas naidas se crea ofendido  
pues a ninguno incomodo.  
Y si canto de este modo  
por encontrarlo oportuno,  
no es para mal de ninguno  
sino para bien de todos.”*

(José Hernández, “La vuelta de Martín Fierro”, 1879)

fabianschinca@gmail.com

### CUADRO SÍNTESIS — LUCES Y SOMBRAS

| LUCES                                                       | SOMBRAS                                                             |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Derogación de normas anacrónicas                            | El recurso al decreto de necesidad y urgencia                       |
| Libre acceso y apertura del mercado aerocomercial           | Relajación de los requisitos de acceso al mercado                   |
| Servicios esenciales de la aviación civil                   | Eliminación de la aviación de fomento                               |
| Protección de los derechos del pasajero                     | Incertidumbre sobre las aeronaves de las fuerzas de seguridad       |
| Simplificación del régimen registral                        | Incorporación incompleta de tratados internacionales                |
| Modernización de la propiedad de aeronaves                  | Ausencia de regulación de los contratos aeronáuticos                |
| Ampliación de los privilegios aeronáuticos                  | Regulación insuficiente de aeronaves no tripuladas y autónomas      |
| Regulación de slots y facilitación aeroportuaria            | Inclusión de los lugares aptos denunciados                          |
| Liberalización de los vuelos no regulares                   | Persistencia de la autorización administrativa del transporte aéreo |
| Desregulación tarifaria y derechos del consumidor           | Dispar tratamiento de aeronaves con matrícula extranjera            |
| Agilización de las limitaciones al dominio                  | Déficit de información para la fiscalización tarifaria              |
| Flexibilización de la nacionalidad del personal aeronáutico | Ambigüedad en los acuerdos operativos entre explotadores            |
| Independencia de la investigación de accidentes             | Eliminación del transporte de correo                                |
| Unidad de medida: argentino oro                             | Imprecisiones en la política de acceso y conectividad               |
|                                                             | Protección insuficiente del pasajero                                |
|                                                             | Restricciones al trabajo aéreo con matrícula extranjera             |
|                                                             | Eliminación de la concesión aeroportuaria del Código                |
|                                                             | Condiciones del pago voluntario de multas                           |
|                                                             | Inconsistencias en la regulación de slots                           |
|                                                             | Omisiones regulatorias relevantes                                   |
|                                                             | Dispersión, incongruencia y sesgo sectorial                         |



**COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO**



**COLEGIO DE  
ABOGADOS**  
Avellaneda - Lanús



**Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA**

# **XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL**



**Eje Temático 4**

**“AVIACIÓN PILOTEADA A  
DISTANCIA Y MOVILIDAD  
AÉREA URBANA”**

## **RPAS EN ARGENTINA Y URUGUAY ANÁLISIS COMPARATIVO Y PROBLEMATIZACIÓN FRENTE AL CONCEPTO DE AERONAVE**

**Por Lucía Salevsky Escardó<sup>1</sup>**

### **I. Introducción**

La evolución tecnológica y la necesidad de modernización en el ámbito aeronáutico han impulsado avances a pasos agigantados. Tal es así, que desde hace algún tiempo las aeronaves pilotadas a distancia han cobrado gran relevancia a nivel mundial ya que no solo existe una amplia diversidad de modelos y tamaños, sino que presentan una gran particularidad: no hay un piloto a bordo de ellas sino que el mismo se encuentra a distancia. Esto ha generado un desafío significativo y complejo a nivel legal, particularmente en lo que compete a su categorización ¿pueden considerarse aeronaves estos nuevos dispositivos pilotados a distancia?

El presente trabajo aborda esta interrogante mediante un análisis comparativo de los marcos normativos de Argentina y Uruguay para luego problematizarlo con el concepto clásico de aeronave.

### **II. Concepto de aeronave**

Definir a la aeronave resulta una de las cuestiones más fundamentales del derecho aeronáutico, debido a que la misma constituye el epicentro de esta rama. Tanto Argentina como Uruguay definen a la misma de manera similar, considerando a las aeronaves tripuladas y no tripuladas los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.

Asimismo, vemos que la OACI se ha preocupado por definir a las aeronaves no tripuladas como aquellas que son pilotadas desde una estación de pilotaje a distancia (anexo 2 del Reglamento del Aire)

### **III. Evolución del régimen argentino**

La regulación argentina ha atravesado cambios drásticos en la materia en muy poco tiempo. Por un lado, la Resolución de ANAC número 527/2015 optó por no considerar a los drones como aeronaves, generando un régimen difícil de articular con el Código Aeronáutico y con las obligaciones que establece el Convenio de Chicago. El Decreto 663/2024 instruyó específicamente a la ANAC a adecuar la normativa a los estándares de la OACI y los LAR,

---

<sup>1</sup> Abogada egresada de la Facultad de Derecho de la Universidad de la República, Uruguay.

materializándose en las recientes Resoluciones de ANAC numero 319/2025 y 550/2025.

El nuevo sistema adopta tres categorías alineadas con el modelo europeo y los LAR: Abierta, Específica y Certificada. Dependiendo dentro de que categoria se encuentre, los RPAS deben inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves obteniendo Certificado de Matrícula y, cuando corresponda, Certificado de Aeronavegabilidad.

#### **IV. El régimen uruguayo**

Cruzando el charco, en Uruguay la regulación se basa principalmente en la Resolución de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (en adelante DINACIA) Número 291/2014, complementada por un Decreto del Poder Ejecutivo Número 260/2018 en materia de sensores aeroespaciales. A diferencia de Argentina, el marco normativo uruguayo ha permanecido muy estable y pasivo con el correr de los años, lo que refleja sin dudas una adaptación más lenta a la evolución que ha aparejado este tipo de aeronaves pilotadas a distancia.

La mencionada Resolución de DINACIA clasifica a los drones en tres categorías según su peso: menores (hasta 25 kg), medianos (25–260 kg) y mayores (más de 260 kg). Los menores no requieren registro ni licencia para uso recreativo, aunque están sujetos a prohibiciones generales (vuelo sobre centros poblados, concentraciones de personas, zonas aeroportuarias y áreas restringidas). Los medianos deben inscribirse ante la DINACIA con número identificador visible y los mayores exigen licencia aeronáutica, equiparándolos a aeronaves convencionales.

#### **V. Análisis comparativo y problematización**

Es dable señalar que ambos países comparten las bases de la normativa internacional vigente, y en especial el Convenio de Chicago ya que atribuyen la potestad regulatoria a las autoridades aeronáuticas especializadas (en Argentina ANAC y en Uruguay DINACIA), asimismo, exigen seguro de responsabilidad civil para operaciones comerciales, prohíben vuelos sobre zonas pobladas y áreas aeroportuarias sin autorización, y distinguen entre uso recreativo y comercial. Ahora bien, las diferencias son más sustanciales. Mientras que Argentina ha evolucionado su normativa y adoptó explícitamente el enfoque de los LAR y la Unión Europea con una calificación jurídica clara respecto a que los RPAS son aeronaves, Uruguay mantiene un régimen mas recreativo y/o comercial que se gradúa en virtud del peso de la RPA sin incorporar formalmente ninguna otra metodología.

#### **VI. En virtud de lo antes expresado, corresponde ahora analizar esta cuestión a la luz del concepto clásico de aeronave ¿debe el dron ser considerado aeronave?**

En efecto, resulta evidente que el piloto a distancia o remoto no comparte el mismo riesgo que el de un piloto tripulado. La doctrina aeronáutica mayoritaria, siguiendo la postura de la OACI, sostiene con fundamento la equivalencia funcional, es decir, lo que importa es que el artefacto ocupa el espacio aéreo y puede interferir con la aviación convencional. No obstante, por otro lado la masificación de la adquisición de drones nos introduce actores

completamente ajenos al ambiente aeronáutico, como por ejemplo personas que adquieren un dron en una tienda de electrónica o incluso un supermercado, para quienes la lógica regulatoria de la aviación resulta ajena e incomprensible.

## **VII. Solución propuesta**

A efectos de finalizar este sucinto análisis de una temática que amerita ríos de tinta, entiendo desde mi perspectiva que efectivamente los drones deben considerarse como aeronaves, debiendo adaptar la definición a lo que son: aeronaves pilotadas a distancia con sus características particulares, pero sin incurrir en otra categoría jurídica aparte.

La evolución tecnológica no deja de avanzar y el derecho siempre corre por detrás, por lo que resulta indispensable que todos los actores a nivel internacional cooperen para poder regular de manera lo más uniforme posible a este tipo tan particular de aeronave que se ha vuelto popular y ha hecho que hasta el menos instruido en la aeronáutica pueda tener acceso. Como señalé anteriormente, es tan amplia la gama y variedad de RPAS que urge aggiornar y acompasar la evolución a un régimen sólido normativo y conceptual. Incluso, el hecho de definir a este tipo de dispositivos constituye la base primordial para luego poder regularlos acorde a lo que son y cómo se categorizan. Argentina ha evolucionado, entiendo favorablemente en su regulación, acorde al avance masivo que ha tenido este tipo de aeronave, y por otra parte, Uruguay, si bien no ha tenido tantos avances normativos, está en camino a ello y con mucho por aportar.

## **VIII. Bibliografía**

Galante & Martins Abogados. «Regulación de los drones, sensores y otros dispositivos similares en Uruguay». Disponible en: [galantemartins.com](http://galantemartins.com).

Ferrere Abogados. «La irrupción de los drones y el desafío regulatorio: una discusión global». Disponible en: [ferrere.com](http://ferrere.com).

CEDAE Online. «El régimen jurídico de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS): una interpretación en clave de Derecho privado» (2015). Disponible en: [cedaeonline.com.ar](http://cedaeonline.com.ar).

Vassallo, C. M. y Gómez, H. A. (coords.). Drones / RPAS: Aspectos constructivos, operativos y jurídicos de la aviación tripulada a distancia. En: Actualidad del Derecho Aeronáutico (blog académico).

...

## **RESPONSABILIDAD CIVIL Y ASEGURAMIENTO EN LAS OPERACIONES CON SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS): DESAFÍOS REGULATORIOS FRENTE A LA MOVILIDAD AÉREA URBANA**

**Por Dr. Alexis Santa Cruz**

### **POSTULADO**

El crecimiento sostenido de las operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y el desarrollo de la movilidad aérea urbana evidencian una transformación progresiva del transporte aéreo y de la utilización del espacio aéreo de baja altitud. Este nuevo escenario plantea desafíos relevantes en materia de responsabilidad civil y aseguramiento, particularmente frente a operaciones cada vez más complejas que exceden el modelo tradicional para el cual fueron concebidas gran parte de las regulaciones vigentes. La presente ponencia sostiene que el régimen argentino ofrece una base adecuada para las operaciones actuales con UAS, aunque evidencia limitaciones frente a la incorporación de nuevas modalidades de transporte aéreo urbano y servicios autónomos. En consecuencia, se propone reflexionar sobre la conveniencia de avanzar hacia una evolución normativa gradual que fortalezca la seguridad jurídica sin obstaculizar el desarrollo tecnológico y operativo del sector.

### **I. Introducción**

Durante la última década, la aviación civil ha experimentado una transformación tecnológica que comienza a modificar de manera significativa la forma en que se concibe la utilización del espacio aéreo. La incorporación progresiva de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en actividades comerciales, industriales, científicas y recreativas ha dejado de representar un fenómeno excepcional para convertirse en una realidad cotidiana en numerosos Estados. Paralelamente, el desarrollo de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical con propulsión eléctrica (eVTOL) y de nuevos modelos de movilidad aérea urbana anticipa una etapa en la que el transporte de bienes y personas mediante aeronaves altamente automatizadas ocupará un lugar cada vez más relevante dentro del sistema aeronáutico.

Esta evolución tecnológica no solo incrementa la diversidad de operaciones que pueden desarrollarse en el espacio aéreo, sino que también modifica la naturaleza de los riesgos jurídicos asociados a dichas actividades. Allí donde anteriormente predominaban operaciones aisladas de baja complejidad, comienzan a proyectarse escenarios caracterizados por una mayor densidad de tráfico, la coexistencia de distintos tipos de aeronaves y la participación creciente de operadores privados que prestan servicios comerciales de manera permanente.

En este contexto, la responsabilidad civil adquiere una importancia estratégica. La determinación de quién debe responder frente a los daños ocasionados por una operación con UAS y la existencia de mecanismos adecuados de aseguramiento constituyen elementos esenciales para proteger a terceros, brindar previsibilidad a los operadores y generar las condiciones necesarias para el desarrollo seguro de nuevas tecnologías aeronáuticas.

El ordenamiento jurídico argentino ha avanzado durante los últimos años en la regulación de las operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas, estableciendo requisitos destinados a garantizar condiciones mínimas de seguridad operacional y responsabilidades para sus operadores. Sin embargo, la velocidad con que evoluciona la tecnología obliga a preguntarse si dicho marco normativo resulta suficiente para responder a los desafíos que plantea la futura integración de la movilidad aérea urbana al sistema aeronáutico nacional.

La presente ponencia parte de la premisa de que el principal desafío jurídico no radica únicamente en determinar el alcance de la responsabilidad civil frente a un daño concreto, sino en analizar si el régimen vigente se encuentra preparado para acompañar un cambio de paradigma caracterizado por operaciones cada vez más automatizadas, nuevos modelos de negocio y una utilización intensiva del espacio aéreo urbano. Desde esa perspectiva, se examinarán las fortalezas y limitaciones del sistema actual, proponiendo una reflexión orientada a favorecer una evolución normativa progresiva que combine innovación tecnológica, seguridad operacional y seguridad jurídica.

## **II. Marco jurídico aplicable a las operaciones con UAS en el sistema aeronáutico argentino**

El régimen jurídico aeronáutico argentino se estructura principalmente a partir del Código Aeronáutico (Ley 17.285), que constituye el eje normativo de la actividad aérea en el país. Este cuerpo legal, concebido bajo los parámetros de la aviación tripulada tradicional, establece principios generales en materia de circulación aérea, responsabilidad y explotación de aeronaves, que han servido como base del sistema durante décadas.

A este esquema se suman las disposiciones dictadas por la autoridad aeronáutica, en particular la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), que ha ido incorporando progresivamente regulaciones específicas para los sistemas de aeronaves no tripuladas. Estas normas contemplan aspectos esenciales como el registro de equipos, la habilitación de operadores, las condiciones operativas y las restricciones aplicables según el tipo de misión.

Desde el punto de vista sistemático, los UAS han sido integrados dentro del concepto amplio de aeronave, lo que habilita la aplicación de principios clásicos del derecho aeronáutico, entre ellos la responsabilidad objetiva del explotador y la exigencia de seguro obligatorio. Sin embargo, esta integración no está exenta de tensiones, en la medida en que el diseño normativo original responde a un modelo de aviación tripulada con niveles de automatización sustancialmente inferiores.

En consecuencia, el régimen vigente puede considerarse funcional para operaciones básicas o de baja complejidad, aunque comienza a mostrar zonas de fricción interpretativa frente a usos comerciales intensivos y escenarios de creciente automatización.

## **III. Responsabilidad civil aeronáutica frente a sistemas no tripulados y movilidad aérea urbana**

El sistema de responsabilidad civil aeronáutica en el derecho argentino se apoya en un modelo objetivo, estructurado sobre la noción de riesgo creado por la actividad aérea. Este

esquema, consolidado tanto normativamente como en la práctica, permite atribuir responsabilidad al explotador sin necesidad de acreditar culpa, especialmente en los supuestos de daños a terceros en superficie.

La incorporación de los UAS introduce elementos que complejizan este modelo tradicional. En primer término, la identificación del sujeto responsable deja de ser lineal, en tanto las operaciones pueden involucrar múltiples actores: operador remoto, titular del sistema, fabricante del hardware o software, proveedores de servicios digitales e incluso plataformas de gestión del tráfico aéreo.

A ello se suma un elemento central del debate actual: la automatización progresiva de las operaciones. La intervención de sistemas autónomos o semiautónomos plantea interrogantes sobre el alcance real del control humano y, en consecuencia, sobre la imputación jurídica del riesgo.

Estas tensiones se acentúan en el ámbito de la movilidad aérea urbana, donde la eventual operación de aeronaves eVTOL en entornos densamente poblados incrementa la exposición al riesgo y multiplica los factores de intervención técnica. En este escenario, el modelo centrado exclusivamente en el explotador comienza a evidenciar limitaciones para reflejar la complejidad operativa del sistema.

De este modo, la doctrina contemporánea ha comenzado a considerar esquemas más flexibles de atribución de responsabilidad, que permitan reconocer la posible concurrencia de distintos sujetos en función de su participación efectiva en la cadena operativa.

#### **IV. Aseguramiento aeronáutico y desafíos derivados de la innovación tecnológica**

El seguro aeronáutico obligatorio constituye uno de los pilares estructurales del sistema de responsabilidad civil en materia aeronáutica. Su función principal consiste en garantizar la reparación de los daños derivados de la actividad aérea, asegurando la solvencia del sistema frente a eventos de gran magnitud.

En el caso de los UAS, la exigencia de cobertura asegurativa ha sido incorporada progresivamente como requisito regulatorio para la operación autorizada. Sin embargo, la expansión del sector y la proyección de la movilidad aérea urbana plantean desafíos que exceden el diseño tradicional del aseguramiento aeronáutico.

Uno de los principales problemas radica en la dificultad para la adecuada cuantificación del riesgo, en un contexto donde aún no existen series estadísticas suficientemente consolidadas. Esta incertidumbre incide directamente en la estructuración de pólizas y en la determinación de primas.

A ello se agrega la aparición de riesgos de naturaleza tecnológica, tales como fallas de software, vulnerabilidades de ciberseguridad o interferencias en sistemas de navegación automatizada, que no siempre encuentran cobertura adecuada en los esquemas tradicionales.

En el mercado asegurador participan actores de relevancia tanto internacional como local. Entre ellos se destaca el mercado de reaseguro de **Lloyd's of London**, junto con aseguradoras argentinas con experiencia en riesgos patrimoniales y de transporte como **Sancor Seguros**, **Federación Patronal Seguros** y **La Segunda Seguros**. Su intervención evidencia

un mercado en proceso de adaptación a nuevas matrices de riesgo asociadas a la tecnología aeronáutica.

En este contexto, el aseguramiento aeronáutico se enfrenta al desafío de evolucionar hacia esquemas más dinámicos, capaces de incorporar riesgos digitales y sistémicos, sin perder su función esencial de garantía frente a terceros.

## **V. Consideraciones finales y conclusión**

La incorporación de sistemas de aeronaves no tripuladas y el desarrollo progresivo de la movilidad aérea urbana representan una transformación estructural del derecho aeronáutico contemporáneo. No se trata únicamente de un cambio tecnológico, sino de una modificación profunda en la forma de concebir la operación, la responsabilidad y la gestión del riesgo en el espacio aéreo.

El ordenamiento jurídico argentino, basado en el Código Aeronáutico y sus reglamentaciones complementarias, ofrece actualmente una base normativa suficiente para las operaciones con UAS en su configuración actual. No obstante, la evolución del sector evidencia la necesidad de revisar determinados aspectos del sistema, especialmente en lo relativo a la imputación de responsabilidad y a los mecanismos de aseguramiento.

El modelo de responsabilidad objetiva mantiene su vigencia como eje estructural del sistema, aunque enfrenta desafíos crecientes frente a la multiplicidad de actores tecnológicos y la automatización de las operaciones. Del mismo modo, el régimen asegurativo requiere una adaptación progresiva que contemple riesgos emergentes asociados a la digitalización del entorno aeronáutico.

En este escenario, la respuesta jurídica no debe orientarse a una sustitución del modelo vigente, sino a su evolución gradual. El desafío consiste en preservar los principios fundamentales del derecho aeronáutico, incorporando al mismo tiempo herramientas que permitan acompañar el desarrollo tecnológico sin afectar la seguridad jurídica ni la protección de terceros.

• • •

## **SORA 2.5 EN ARGENTINA: HACIA UN MEDIO ACEPTABLE DE CUMPLIMIENTO PARA LAS OPERACIONES RPA DE CATEGORÍA ESPECÍFICA**

**Por Marcos Torres<sup>1</sup>**

### **POSTULADO**

La RAAC Parte 102 introdujo en Argentina una categoría Específica fundada en autorizaciones previas, declaraciones operacionales y un Sistema de Gestión de Riesgos adecuado al tipo de operación. Sin embargo, la regulación exige una metodología sistemática y documentada para identificar, analizar y mitigar riesgos sin establecer una metodología técnica uniforme para valorar operaciones especiales. Se propone que la ANAC reconozca SORA 2.5 (Specific Operations Risk Assessment), desarrollada por JARUS, como medio aceptable de cumplimiento para acreditar el análisis exigido por las Secciones 102.16 y 102.17 de la RAAC Parte 102, sin convertirla en una vía única ni excluir métodos alternativos de seguridad equivalente. Su adopción permitiría vincular el riesgo real de cada CONOPS con mitigaciones, niveles de robustez y evidencia verificable, mejorando la motivación de los actos administrativos, la previsibilidad para los explotadores y la armonización internacional. Este esquema resulta especialmente relevante para operaciones BVLOS, transporte de carga, infraestructura crítica y otros casos que anticipan la progresiva integración de sistemas no tripulados en la movilidad aérea avanzada.

### **1. DEL NUEVO MARCO ARGENTINO AL PROBLEMA DE LA METODOLOGÍA**

La Resolución ANAC N.º 550/2025 aprobó las RAAC Partes 100, 101 y 102 y consolidó un esquema de regulación de RPA/RPAS diferenciado por categorías de operación. La propia resolución expresa que el nuevo marco se alinea con un enfoque basado en riesgo promovido internacionalmente. Dentro de ese sistema, la Parte 102 regula la categoría Específica y contempla, entre otros supuestos, operaciones BVLOS y operaciones autónomas autorizadas luego de la presentación de una matriz de riesgo que garantice la seguridad operacional.

La cuestión jurídica aparece cuando el reglamento pasa de la categoría normativa general a la demostración concreta de seguridad. La Sección 102.16 exige que una operación especial no comprendida en el Manual de Operaciones y en el Sistema de Gestión de Riesgos acredite un análisis de seguridad operacional; y la Sección 102.17 obliga al explotador a identificar, analizar y mitigar los riesgos mediante una “metodología sistemática documentada”. La norma define qué debe demostrarse, pero no establece de manera exhaustiva cómo debe medirse, graduarse ni probarse ese riesgo.

---

<sup>1</sup> Afiliación: Señor Hornero S.R.L. – Piloto a Distancia e Instructor SORA 2.5

Esa apertura es razonable: una regulación tecnológica no debería inmovilizarse frente a la evolución de aeronaves, enlaces C2, automatización o sistemas de mitigación. Pero una discrecionalidad técnica excesivamente amplia puede producir el efecto contrario: expedientes difíciles de comparar, exigencias variables entre operaciones semejantes y una carga probatoria incierta para el administrado. El desafío no consiste, entonces, en dictar una lista más extensa de prohibiciones, sino en construir un lenguaje técnico común entre operador y autoridad.

## **2. SORA 2.5 COMO LENGUAJE COMÚN DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

SORA 2.5, publicada por JARUS en 2024, es una metodología para evaluar si una operación RPA determinada puede alcanzar un nivel de seguridad suficiente. No certifica por sí sola una aeronave ni constituye una autorización; transforma un concepto de operación (CONOPS) en una secuencia trazable de decisiones de riesgo.

Su lógica separa dos dimensiones que el derecho aeronáutico debe poder justificar: el riesgo para las personas y bienes en superficie y el riesgo de encuentro o colisión con otras aeronaves. A partir de la caracterización del área, la aeronave, la energía, la población expuesta y el espacio aéreo, la metodología determina clases de riesgo iniciales; permite aplicar mitigaciones; obtiene un riesgo residual; asigna un SAIL (Specific Assurance and Integrity Level); y deriva de ese nivel los Objetivos de Seguridad Operacional (OSO), el grado de robustez de las medidas, los requisitos de contención y la evidencia necesaria.

El valor regulatorio no está en las siglas, sino en la trazabilidad. Frente a una operación BVLOS sobre un corredor logístico, por ejemplo, la discusión deja de reducirse a “autorizar o no autorizar” y pasa a preguntas verificables: cuál es la exposición real en tierra; qué barreras reducen la probabilidad o las consecuencias de una pérdida de control; cuál es la densidad y estructura del tránsito aéreo; qué mitigaciones estratégicas o tácticas se aplicarán; y con qué nivel de integridad y aseguramiento debe probarse cada afirmación. La autorización administrativa puede así apoyarse en un expediente de seguridad reproducible y auditable.

## **3. NATURALEZA JURÍDICA: SORA COMO MEDIO ACEPTABLE DE CUMPLIMIENTO**

SORA no debería incorporarse en Argentina como si fuera una norma extranjera autoejecutable ni como una obligación cerrada por remisión genérica. JARUS produce material técnico de armonización; la fuente obligatoria interna continúa siendo el Código Aeronáutico, las RAAC y los actos dictados por la autoridad competente. Precisamente por ello, la figura más adecuada es la de un medio aceptable de cumplimiento o guía técnica reconocida por la ANAC.

El Código Aeronáutico, en su artículo 2 bis, atribuye a la Autoridad Aeronáutica Nacional la competencia para dictar y sistematizar normas de seguridad operacional. En ese marco, la autoridad puede precisar cómo considera suficientemente acreditado el mandato abierto de la Parte 102, manteniendo la posibilidad de aceptar soluciones alternativas que demuestren un nivel de seguridad equivalente.

El antecedente comparado es particularmente útil. La Unión Europea no convirtió SORA 2.5 en el texto del Reglamento (UE) 2019/947: EASA la incorporó en 2025 a sus Acceptable Means of Compliance y Guidance Material, y la revisión de junio de 2026 de sus Easy Access Rules ya integra el paquete SORA 2.5. Esa técnica conserva la jerarquía normativa del reglamento y, al mismo tiempo, ofrece al administrado una vía previsible para demostrar cumplimiento.

En términos de derecho administrativo, el beneficio es doble. Para el operador, conocer anticipadamente una metodología aceptada reduce incertidumbre y costos de transacción. Para la autoridad, una matriz común fortalece la motivación del acto, la igualdad de trato entre casos comparables y la trazabilidad de las razones por las cuales una mitigación se considera suficiente o insuficiente. La decisión final continúa siendo estatal; lo que se estandariza es el modo de producir y evaluar evidencia de seguridad.

#### **4. BVLOS, CARGA Y MOVILIDAD AÉREA AVANZADA**

La aplicación más inmediata en Argentina se encuentra en las operaciones BVLOS y en aquellas que exceden el perfil simple de la categoría Abierta. Inspecciones lineales, vigilancia de infraestructura, relevamientos extensivos, logística con carga y operaciones con mayor automatización obligan a resolver simultáneamente exposición en superficie, integración con el tránsito aéreo, desempeño del enlace C2, procedimientos de contingencia, competencia de la tripulación remota y confiabilidad del sistema.

Un enfoque SORA permite evitar dos extremos: exigir a una operación de riesgo limitado una arquitectura propia de la aviación certificada, o admitir una operación compleja mediante una acumulación de documentos que no demuestre coherentemente el riesgo residual. La proporcionalidad se vuelve técnica y jurídicamente visible: a mayor SAIL, mayores exigencias de integridad y aseguramiento.

Esto también importa para la movilidad aérea urbana, aunque con una precisión indispensable. SORA no sustituye el régimen de certificación que corresponda a aeronaves u operaciones que, por sus características —en particular el transporte de personas—, deban ingresar en una categoría certificada. Su utilidad está en construir antes de ese límite una cultura regulatoria basada en CONOPS, evidencia, mitigaciones y objetivos de seguridad. La logística urbana no tripulada, los corredores BVLOS y las operaciones automatizadas pueden convertirse en el laboratorio regulatorio desde el cual evolucionen futuras formas de movilidad aérea avanzada.

#### **5. PROPUESTA PARA LA IMPLEMENTACIÓN ARGENTINA**

Se propone que la ANAC adopte, mediante normativa complementaria o material técnico de cumplimiento, cuatro criterios. Primero, reconocer SORA 2.5 como metodología presumiblemente aceptable para satisfacer el análisis sistemático documentado exigido por la RAAC 102.17 y para las operaciones especiales de la Sección 102.16. Segundo, permitir expresamente métodos alternativos cuando el solicitante demuestre seguridad equivalente, evitando transformar una guía en una barrera tecnológica.

Tercero, publicar criterios nacionales de aplicación sobre cuestiones que requieren decisión de la autoridad local —clasificación de espacios y densidades de tránsito, coordinación con el proveedor de navegación aérea, parámetros poblacionales, documentación y niveles de evidencia—. Cuarto, desarrollar con la experiencia acumulada escenarios estándar o evaluaciones de riesgo predefinidas para operaciones repetitivas, reservando el SORA completo para los casos que efectivamente lo necesiten.

La transición desde una regulación prescriptiva hacia una regulación basada en desempeño no significa menor control. Significa trasladar el centro de gravedad: de la mera comprobación formal a la demostración objetiva de que el riesgo residual se encuentra controlado. En ese sentido, SORA 2.5 puede ser menos una importación normativa que una arquitectura de debido razonamiento técnico.

## **CONCLUSIÓN**

Argentina ya dio el paso conceptual decisivo al reconocer en sus RAAC una categoría Específica y exigir sistemas de gestión de riesgos adecuados a cada operación. El paso siguiente es dotar a esa obligación de una metodología común que permita a la autoridad y a los explotadores hablar el mismo idioma probatorio.

Reconocer SORA 2.5 como medio aceptable —no exclusivo— de cumplimiento permitiría convertir principios generales de seguridad en decisiones administrativas más proporcionales, transparentes y reproducibles. Para el derecho aeronáutico, el desafío no es elegir entre innovación y seguridad, sino diseñar instituciones capaces de exigir evidencia diferente cuando el riesgo es diferente. Esa es, precisamente, la lógica que SORA puede aportar al desarrollo argentino de la aviación no tripulada.

## **REFERENCIAS NORMATIVAS Y TÉCNICAS**

- ARGENTINA. Código Aeronáutico, Ley 17.285, texto actualizado, arts. 2, 2 bis y concordantes.
- ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC). Resolución N.º 550/2025. RAAC Partes 100, 101 y 102.
- ANAC. RAAC Parte 102, especialmente Secciones 102.01, 102.16 y 102.17.
- JARUS. Guidelines on Specific Operations Risk Assessment (SORA), Edition 2.5, 2024, Main Body y Anexos.
- EASA. ED Decision 2025/018/R, AMC & GM to Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947.
- EASA. Easy Access Rules for Unmanned Aircraft Systems, revisión junio de 2026.

• • •



COLEGIO DE  
ABOGADOS  
DE SAN ISIDRO



COLEGIO DE  
ABOGADOS  
Avellaneda - Lanús



Asociación Latino Americana de  
Derecho Aeronáutico y Espacial  
ALADA

# XX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL



Eje Temático 5

## “DERECHO ESPACIAL”

## IMPACTO DE LAS REFORMAS AL CÓDIGO AERONÁUTICO EN LA AVIACIÓN MILITAR<sup>1</sup>

Por Cintia Caserotto Miranda

### I- Ámbito de aplicación del Código Aeronáutico y especificidad del instrumento militar

La emisión del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23 —por el que se modificó, parcialmente, el Código Aeronáutico de la República Argentina (Ley N° 17.285)<sup>2</sup>— mantuvo su tradicional ámbito de aplicación: la “aeronáutica civil” (Cfr. primera norma del artículo 1° del CA); la que a partir de la modificación de referencia pasó a denominarse “aeronáutica civil aerocomercial” (Cfr. primera norma del artículo 2° del CA modificado por el DNU N° 70/23).

Mientras la redacción del CA de 1967 identificaba a la “aeronáutica civil” como al conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las aeronaves militares (Cfr. segunda norma del artículo 1° del CA); la nueva redacción optó por avanzar un poco más y precisar —aunque a modo simplemente ejemplificativo— las actividades que resultan comprensivas de la expresión “aeronáutica civil aerocomercial”. Consecuentemente, identificó a las siguientes: “(...) la realización de actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho que deriven del comercio aéreo en general” (Cfr. segunda norma del artículo del CA modificado por el DNU N° 70/23).

En otro orden de ideas, la redacción del CA de 1967 —que como se mencionara, anteriormente, excluía de su ámbito de aplicación a las aeronaves militares— no explicitaba el fundamento de ello. Sin embargo, la nueva redacción del Código bajo análisis esboza un argumento a esos efectos.

Por ello, se decidió incluir DOS (2) normas que visibilizan la particularidad que revisten no solo las aeronaves que operan las Fuerzas Armadas —por excelencia, la Fuerza Aérea argentina— sino también aquéllas que operan las Fuerzas de Seguridad (Fuerza no incluida, recordemos, en la redacción del Código anterior); ambas las cuales justificarían, en principio, la inaplicabilidad de las normas del Código Aeronáutico con excepción de aquéllas relativas a los institutos jurídicos de circulación aérea; responsabilidad como así también búsqueda, asistencia y salvamento.

Las normas que, en concreto, se han incluido a estos efectos en la nueva redacción son las siguiente:

*“Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia, quedan excluidas de la aplicación de esta Ley.*

---

<sup>1</sup> Ponencia visada por el señor Director General de Asuntos Jurídicos de la Fuerza Aérea Argentina (Comodoro D. Pedro Orgambide).

<sup>2</sup> Recordemos que, a la fecha de emisión del presente, también se emitieron los Decretos de Necesidad y Urgencia Nros. 941/2024 y 338/2025.

*Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, le serán aplicables también a las aeronaves militares, y las operadas por las fuerzas de seguridad.”*

Como puede apreciarse, en la nueva redacción se optó por emplear el término “operación” antes que el término “empleo”. Circunstancia ésta que, en forma alguna, resulta casual. Muy por el contrario, ressignifica aún más la particularidad que revisten los componentes materiales que conforman el instrumento militar de la Nación: en el caso, las aeronaves militares.

Precisamente, el instrumento militar de la Nación —representado, por excelencia, por las Fuerzas Armadas— opera tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra; con pleno respaldo normativo en el cumplimiento de:

a)- Su misión principal que consiste en la defensa de los intereses vitales de la Nación<sup>3</sup> (Cfr. inciso A) del artículo 11 de la Ley N° 23.554) desde su respectivo ámbito de competencia<sup>4</sup> y

b)- Sus misiones subsidiarias (Cfr. inciso B) del artículo 11 de la Ley N° 23.554).<sup>5</sup>

## **II- Naturaleza jurídica de las aeronaves públicas e incidencia de la reforma en TRES (3) institutos jurídicos del Código Aeronáutico**

Va de suyo que las aeronaves militares son aeronaves públicas puesto que están desti-

<sup>3</sup> *Esos intereses son la soberanía e independencia de la Nación Argentina; su integridad territorial y capacidad de autodeterminación; la vida y la libertad de sus habitantes (Cfr. segunda norma del artículo 2° de la Ley de Defensa Nacional).*

<sup>4</sup> *En el caso de la Fuerza Aérea Argentina su competencia encuentra sustento en el artículo 4° del Decreto N° 1407/2004; el cual prevé que dicha Fuerza Armada es responsable de la defensa, vigilancia y control integral del aerospacio. Su misión, publicada en la página web de la Fuerza Aérea Argentina, resulta conteste con este punto al sostenerse que su misión consiste en “Contribuir a la defensa nacional, adiestrando, alistando y sosteniendo sus medios, conformándose en la columna vertebral del poder aeroespacial, para actuar en forma disuasiva y efectiva en el aerospacio de jurisdicción y de interés, a fin de garantizar y salvaguardar de modo permanente los intereses vitales de la Nación. Esta misión implica: Poder de combate para producir efectos en múltiples ámbitos; Movilidad de alcance global; Comando y Control; Vigilancia, reconocimiento e inteligencia aeroespacial.” Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/fuerzaaerea/sobre-nosotros> (Fecha de consulta: 18/08/2026)*

<sup>5</sup> *Nos podríamos acercar a la conceptualización de las misiones subsidiarias, las cuales no se encuentran sistematizadas en el Decreto N° 1112/2024 y posiblemente lo estén en la nueva Directiva de Política de Defensa Nacional (Cfr. artículo 20 del Decreto PEN N° 1112/2024), a través de la lectura de las misiones complementarias que prevé la Directiva de Política de Defensa Nacional en el inciso 2) del Capítulo II “POLÍTICA DE DEFENSA NACIONAL: CONCEPCIÓN Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA EN MATERIA DE DEFENSA” en oportunidad de hacer mención a: “I. Participar de las operaciones multilaterales aprobadas por NACIONES UNIDAS, siguiendo los lineamientos definidos por la política exterior del gobierno nacional. II. Participar en la construcción de sistemas de coordinación y cooperación propios del sector de la Defensa a nivel regional suramericano y/o subregional, siguiendo los lineamientos que orientan la política exterior del gobierno nacional. Esto contempla la participación en eventuales operaciones multilaterales que dichos organismos pudieran emprender de conformidad con los principios fijados por las NACIONES UNIDAS. III. Brindar apoyo a la comunidad nacional y/o de otros países. IV. Participar en operaciones de seguridad interior, de acuerdo a las limitaciones y previsiones previstas en la Ley N° 24.059 de Seguridad Interior y en la Ley N° 25.520 de Inteligencia Nacional y sus respectivas modificatorias. V. Participar en la planificación, dirección y ejecución de la actividad logística antártica, de conformidad con la Política Nacional Antártica definida por el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, contribuyendo así a afianzar los derechos argentinos de soberanía en dicho continente.”*

nadas al servicio del poder público (Cfr. segunda norma del artículo 37 del Código Aeronáutico de la República Argentina).

Un poder público que, en el caso de las aeronaves militares, se corresponde con:

a)- La Defensa Nacional (en su misión principal).

b)- El apoyo a la comunidad de otros países —por ejemplo— como se ha suscitado con relación a la República Bolivariana de Venezuela (en su misión subsidiaria de naturaleza, en este caso, estrictamente humanitaria).

Al respecto, cabe destacar que con relación a lo esgrimido en b), la Fuerza Aérea Argentina desplegó con fecha 30 de junio del corriente —y en el marco de una operación militar conjunta— aeronaves militares (C-130 Hércules y ERJ-140) desde el Aeropuerto El Palomar y la I Brigada Aérea para el traslado de personal especializado en búsqueda y rescate; concretó, con fecha 4 de julio, un nuevo despliegue para fortalecer el contingente argentino que ya se encontraba operando en la zona de emergencia y garantizó la conformación de un puente aéreo —compuesto por sucesivos despliegues de personal, equipamientos e insumos— que permitiese tornar efectiva la ayuda en la región<sup>6</sup>; constituyéndose, el contingente argentino, en el primer grupo de asistencia en llegar a Venezuela.<sup>7</sup>

En consecuencia, cabe preguntarnos si las reformas normativas que se sustanciaron con respecto al Código Aeronáutico de la República Argentina alcanzaron a los institutos jurídicos de búsqueda, asistencia y salvamento; régimen de responsabilidad y circulación aérea. Institutos Jurídicos, todos éstos, de especial observancia para la operación de las aeronaves militares y para aquéllas que operan las Fuerzas de Seguridad.

Así, a poco que recorramos el contenido del nuevo Código Aeronáutico advertiremos que el título:

- Búsqueda, asistencia y salvamento<sup>8</sup> (Título VIII: arts. 175-183): no ha sido objeto de modificación por la reforma que introdujo el DNU N° 70/23.
- Régimen de responsabilidad (Título VII: arts. 139-174): no ha sido objeto de modificación por la reforma que introdujo el DNU N° 70/23.
- Circulación aérea (Título II: arts. 3-24): ha sido objeto de modificación por la reforma que introdujo el DNU N° 70/23 y el DNU N° 941/2024. Concretamente, en lo concerniente a:

### **1. Sus principios generales por cuanto:**

a)- Circunscribió el despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves al espacio aéreo argentino y eliminó la mención al territorio argentino y a sus aguas jurisdiccionales (Cfr. primera norma del artículo 3° del CA modificado por el DNU N° 70/23) y

---

<sup>6</sup> La Fuerza Aérea Argentina desplegó sus medios en asistencia a Venezuela (8/07/2026). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-fuerza-aerea-argentina-desplego-sus-medios-en-asistencia-venezuela> (Fecha de consulta: 17/08/2026).

<sup>7</sup> El Ministerio de Defensa reconoció al contingente que se desplegó en la "Operación Venezuela (17/07/2026). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-ministerio-de-defensa-reconocio-al-contingente-que-se-desplego-en-la-operacion-venezuela> (Fecha de consulta: 17/08/2026).

<sup>8</sup> Tema de tesis doctoral de la suscripta.

b)- Determinó que la Autoridad Aeronáutica Nacional (en adelante AAN) en materia de aviación civil —esto es: la Administración Nacional de Aviación Civil (en adelante ANAC)— es autoridad competente para llevar a cabo tareas de inspección antes de la partida de una aeronave, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento como así también para tomar las medidas adecuadas (ej. detención o impedimento de vuelo) a fin de garantizar su seguridad (Cfr. artículo 12 del CA modificado por el DNU N° 941/2024).

## **2. Protección al vuelo por cuanto:**

Se elimina la prescripción normativa referente a que los servicios de navegación aérea serán prestados en forma exclusiva por el Estado Nacional. A su vez, se incluye una prescripción normativa atinente a que la defensa del espacio aéreo como así también su control policial resultará potestad exclusiva del Poder Ejecutivo Nacional (Cfr. artículo 13 del CA modificado por el DNU N° 70/23) y

## **3. Entrada y salida de aeronaves del territorio argentino por cuanto:**

a)- Se precisa aún más las condiciones bajo las cuales las aeronaves extranjeras no tripuladas —además de las tripuladas— pueden realizar operaciones comerciales y de aviación general (Cfr. artículo 18 del CA modificado por el DNU N° 70/23).

b)- Se elimina el carácter excepcional que revestía la AAN para dispensar a las aeronaves privadas que no estuviesen destinadas a realizar actividades de transporte, del deber de cumplir con los requisitos de fiscalización en un aeródromo o aeropuerto internacional próximo a la frontera; pudiendo indicar la ruta a seguir y el aeródromo de fiscalización (Cfr. artículo 21 del DNU N° 70/23).

## **III. Normativa complementaria del Poder Ejecutivo y regulación de la actividad militar y de seguridad**

Recorridos que fueran los tres institutos jurídicos del Código Aeronáutico a los que se hicieran referencia bajo el subtítulo anterior conviene preguntarse si el Poder Ejecutivo Nacional ha emitido Decretos que, en lo específico, podrían llegar a tener relevancia para el ámbito de la aviación militar.

Al respecto, se advierte la emisión de los siguientes Decretos autónomos y reglamentarios:

a)- Decreto PEN N° 712/2024 publicado en el Boletín Oficial con fecha 24 de julio por el que se estableció que las aeronaves públicas —dentro de las cuales podrían quedar comprendidas las aeronaves militares y policiales— no podrán ser utilizadas para realizar ninguna actividad aérea distinta de aquella que hace a su condición jurídica esencial al servicio del poder público (Cfr. primera norma del artículo 1° de dicho Decreto) y, se explicita que las aeronaves privadas de titularidad del Estado Nacional, entre otras, podrán realizar actividades aerocomerciales de transporte aéreo y trabajo aéreo en tanto y en cuanto cuenten con las autorizaciones correspondientes otorgadas por la AAN (Cfr. artículo 2°).

b)- Decreto PEN N° 663/2024 publicado en el Boletín Oficial con fecha 12 de agosto por cuyo artículo 1° se aprobó, como Anexo, el “Reglamento para la aviación civil no tripulada” (IF-2024-76543623-APN-SSTA#MEC que establece que las regulaciones sobre aeronaves no tri-

puladas deberán ser debidamente compatibilizadas con aquellas que establezca la Autoridad Aeronáutica Militar, a efectos de optimizar la gestión integral sin afectar la seguridad operacional de la aviación ni las acciones relacionadas con la defensa nacional (Cfr. artículo 2°). Además, prevé que cuando la aviación pilotada con inteligencia artificial o pilotada a distancia se desarrolle en zonas de fronteras, en Zonas de Identificación de Defensa Aérea, o en el interior o en cercanías —menos de DOS (2) kilómetros— de unidades policiales, de las Fuerzas de Seguridad, de las Fuerzas Armadas o de los objetivos de valor estratégico para la Nación que se determinen —lo cual exige tener en cuenta el Decreto N° 1107/2024— dichos vuelos deberán ser informados a las autoridades competentes; quienes podrán negarlos, restringirlos y/o requerir la presencia de fiscalizadores (Cfr. artículo 14).

c)- Decreto PEN N° 816/2024 publicado en el Boletín Oficial con fecha 11 de septiembre por cuyo artículo 1° se aprobó, como Anexo, el “Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil” (IF-2024-95255864-APN-SSTA#MEC) establece que constituye falta grave, pasible de ser sancionada con multa de hasta 100.000 argentinos oro —el que, al tercer trimestre de 2026, cotiza en el Banco Central de la República Argentina en la suma de \$ 1.393.275,74— y/o inhabilitación temporal de la licencia o de las autorizaciones correspondientes; el personal aeronáutico que operase o permitiese operar una aeronave pública con fines distintos a los propios del servicio de una fuerza militar o de seguridad (Cfr. inciso 23, artículo 29 del aludido Reglamento). Por otra parte, se aclara que en aquellos casos en que aeronaves públicas extranjeras (militares o policiales) cometieran una infracción en la República Argentina, la ANAC remitirá la información al organismo que resultase, en el caso, competente (Cfr. segundo párrafo del artículo 6°).

#### **IV. Conclusión:**

La ineludible fragmentación normativa que se visibiliza en materia de aeronaves que operan las Fuerzas Armadas y las Fuerzas de Seguridad —que, entre otros supuestos, supone observar las prescripciones normativas que establece el Código Aeronáutico actual en los tres institutos jurídicos anteriormente mencionados y los sucesivos Decretos autónomos y reglamentarios que se han ido emitiendo— requiere de la inclusión de un Título específico que salvaguarde la especificidad de la aviación militar (y policial) tomando en consideración las recomendaciones de OACI en lo atinente a las cooperación cívico-militar.

...

## EL PERFIL DEL OFICIAL AUDITOR CON PARTICIPACIÓN EN LA DIRECCIÓN DE ASUNTOS ESPACIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA<sup>1</sup>

Félix Ariel Torres\*

Mariela Espósito\*\*

Natalia Figueras\*\*\*

Cintia Caserotto Miranda\*\*\*

### I. Introducción:

La Fuerza Aérea Argentina, una de las tres Fuerzas Armadas constitutivas del Sistema de Defensa Nacional creó a mediados de 2026, dentro de su estructura orgánica-funcional, a la Dirección de Asuntos Espaciales con dependencia de la Dirección General de Planes, Programas y Presupuestos del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

De esta manera, la Dirección de Asuntos Espaciales se constituye como Organismo Rector en materia espacial a nivel institucional.

Consecuentemente, bajo este contexto, esta ponencia tiene por objeto explicitar el perfil que debe revestir el Oficial Auditor que sea designado para participar en algunas de las tareas a las que pudiera dar lugar el desarrollo de la misión que reviste la Dirección de Asuntos Espaciales.

### II. Desarrollo:

#### A. Primera etapa: Un camino jurídico de carácter institucional suficientemente recorrido

La puesta en praxis del rol del Oficial Auditor de la Fuerza Aérea Argentina supone, desde el inicio de su carrera, la adopción de una actitud que implica algo más que la realización del ejercicio de un control de legalidad y legitimidad con relación a su objeto de estudio, el derecho.

Precisamente, el plus que adiciona el sentido de pertenencia al escalafón jurídico de

la Fuerza Aérea Argentina en el asesoramiento jurídico que se brinda, desde los primeros años al Personal Militar de Cuerpo Comando, lo constituye la búsqueda permanente de argumentos jurídicos que tornen razonable y conforme a derecho la decisión administrativa que, la autoridad militar con competencia en la materia, pretenda adoptar.

---

<sup>1</sup> Ponencia visada por el señor Director General de Asuntos Jurídicos de la Fuerza Aérea Argentina (Comodoro D. Pedro Orgambide).

\* Oficiales Auditores, con el grado de Mayores (\*, \*\* y \*\*\*) y Capitán en el último año (\*\*\*), respectivamente, de la Fuerza Aérea Argentina con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales.

En concreto, esa búsqueda permanente de argumentos jurídicos amerita, en más de una ocasión, salirse del ámbito del derecho e introducirse en un área práctica distinta como es la gestión.

Una gestión que todos los Oficiales Auditores vamos adquiriendo, de a poco, a través de la experiencia. Se trata de una capacidad en la que, con el transcurso de los años, nos vamos perfeccionando a medida que el señor Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina nos designa para resolver las problemáticas jurídicas que presentan los diversos destinos que conforman nuestra Institución en atención a la particularidad que aquéllos presentan.

Es precisamente esa capacidad de gestión, la que exige del Oficial Auditor que se encuentra destinado en un organismo distinto al de la Dirección General de Asuntos Jurídicos, que se conduzca con diligencia con respecto a:

a)- Las directivas que imparta el Personal Militar perteneciente al Cuerpo Comando (exteriorizado en la persona del señor Subjefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina/Comandante/Inspector General/Secretario General/Director General/Jefe del Cuartel, entre otros): con quien mantendrá una dependencia orgánica, y

b)- Las directivas que imparta el Personal Militar perteneciente al Cuerpo de Servicios Profesionales (exteriorizado en la persona del señor Director General de Asuntos Jurídicos): con quien mantendrá una dependencia funcional.

De hecho, en este recorrido que hemos construido quienes presentamos esta ponencia, estimamos que son, como mínimo, DOCE (12) años de formación institucional los que debe aunar un Oficial Auditor para poder proyectarse como asesor jurídico en materia de Asuntos Espaciales; un área de interés estratégico para nuestra Institución.

Ello así, puesto que transcurrido ese período de tiempo nos encontraremos con el perfil de un Oficial Auditor que, en términos generales:

1. Estuvo destinado, en más de una gestión, en la Dirección General de Asuntos Jurídicos. Lo cual, le aporta un sólido conocimiento del criterio jurídico institucional unificado de la Fuerza Aérea, garantizando que el asesoramiento espacial resulte en línea con el criterio de la máxima instancia de asesoramiento jurídico de la Fuerza Aérea Argentina.

2. Estuvo destinado, cuanto menos, en más de TRES (3) Organismos distintos a de la Dirección General de Asuntos Jurídicos brindando asesoramiento jurídico directo al Cuerpo Comando. Lo cual, le brinda experiencia práctica y capacidad de gestión en el terreno comprendiendo la dinámica operativa y las necesidades del Personal Militar de Cuerpo Comando; permitiéndole ofrecer respuestas jurídicas viables, dinámicas y contextualizadas.

3. Estuvo destinado en el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. Lo cual, le proporciona una perspectiva integral y conjunta de la Defensa Nacional que resulta clave para entender la dimensión espacial no solo como un ámbito exclusivo de la Fuerza Aérea, sino en sinergia con el resto de las Fuerzas Armadas y las directivas del máximo nivel estratégico.

4. Realizó el Curso de Oficial de Estado Mayor o se encuentra próximo a cursarlo. Lo cual, le otorga el lenguaje, la metodología de planeamiento operativo/estratégico y el pensamiento dinámico propios del Cuerpo Comando; permitiéndole integrar el asesoramiento jurídico en el proceso de toma de decisiones militares complejas.

5. Reviste manejo del idioma inglés. El Derecho Espacial y las actividades conexas (proyectos de Tratados Internacionales, Recomendaciones de la Comisión para la Utilización Pacífica del Espacio Ultraterrestre, Acuerdos Bilaterales, Estándares Técnicos y de la Industria Aeroespacial) se encuentran mayormente en inglés; por lo cual, la versatilidad en la comprensión de este idioma resulta indispensable para el análisis normativo y la negociación internacional en lo que resultara ser competencia de la Fuerza Aérea Argentina.

6. Realizó comisiones al exterior o se encuentra previsto a esos efectos: Lo cual, lo dota de experiencia en diplomacia militar, interacción con organismos e industrias espaciales internacionales y adaptabilidad a entornos jurídicos multilaterales, fundamentales para representar y defender los intereses del Estado en el dominio espacial.

En esencia, el recorrido que hemos realizado todos estos años a nivel institucional, nos permite afirmar —con el aval de nuestro Director General y Sub-Director General de Asuntos Jurídicos quienes han sido fiel testigo de ello— que es el grado de Mayor, esto es: el grado de Oficial Jefe, aquél que exige la asunción de un compromiso institucional mayor al que hemos venido desempeñando todos estos años. Particularmente, porque nos insta a construir una proyección jurídica espacial para las futuras generaciones de Oficiales Auditores que, en el futuro, nos toque conducir.

## **B. Segunda etapa: el compromiso de construir un camino jurídico espacial a nivel institucional**

La construcción de un futuro pensado en los términos que antecede, cuya inteligibilidad resulta de por sí impredecible, nos interpela como Oficiales Jefes que somos y, en algún otro caso, encontrándonos próximo a serlo; a revisitar aquéllos espacios que consideramos de especial interés para el escalafón jurídico de nuestra Fuerza Aérea Argentina:

a)- La presencia de los Oficiales Auditores con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales en foros académicos como el que en esta oportunidad nos convoca para visibilizar la perspectiva jurídica de la Fuerza Aérea Argentina en materia de defensa espacial;

b)- La asignación, a los Oficiales Auditores con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales, de algunas horas correspondientes a la asignatura “Derecho Espacial” que se dictan durante el primer y segundo año de la Especialización de Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario del Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial para volcar la experiencia operativa y estratégica real en el ámbito docente, garantizando la formación de las futuras generaciones de Oficiales Auditores bajo un enfoque práctico, actualizado e institucionalmente alineado con los requerimientos operativos de la Fuerza;

c)- La participación de Oficiales Auditores con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales en la elaboración de textos normativos institucionales y extrainstitucionales en los que parte del objeto de regulación sea la defensa espacial, a fin de asegurar la adecuada técnica jurídica y resguardar la legalidad, soberanía e intereses estratégicos de la Fuerza Aérea y del Estado Nacional en los proyectos legislativos y reglamentarios que regulen la actividad operacional y técnica del espacio;

d)- La participación de Oficiales Auditores con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales en la delegación argentina que, año a año, hace presencia en la Comisión para la

Utilización Pacífica del Espacio Ultraterrestre a fin de tomar contacto directo con las tendencias, debates y doctrinas regulatorias que se configuran en el plano internacional, evaluar su impacto estratégico en la Defensa Nacional y formular las consideraciones jurídicas institucionales necesarias para contribuir a diseñar nuestra política institucional, y

e)- La conformación sostenida en el tiempo de un equipo de Oficiales Auditores con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales que resulte capaz de articular capacidades con Oficiales Auditores de otras Fuerzas Aéreas a las que la Institución considere aliados estratégicos en pos de desarrollar capacidades hacia el interior de nuestro Escalafón.

### III. Conclusiones:

Del análisis del recorrido y las exigencias institucionales expuestas, arribamos a las siguientes conclusiones fundamentales:

**El perfil del Oficial Auditor con asesoramiento directo en materia espacial requiere madurez institucional:** El Oficial Auditor con participación en la Dirección de Asuntos Espaciales exige, al menos, DOCE (12) años de trayectoria. Este lapso garantiza la experiencia necesaria en la Dirección General de Asuntos Jurídicos, el trabajo directo con el Personal Militar del Cuerpo Comando y, en lo posible, el planeamiento estratégico conjunto y la interacción internacional. No basta con el control de legalidad; se requiere capacidad de gestión, visión estratégica y expertise en materia de asesoramiento aeronáutico.

**El grado de Oficial Jefe como punto de inflexión:** Es a partir del grado de Mayor donde se consolida la experiencia operativa y jurídica necesaria para brindar un asesoramiento espacial viable, dinámico y alineado con los intereses de la Defensa Nacional.

**Construcción proactiva de la doctrina jurídica espacial del futuro:** El desafío actual es proyectar la dimensión jurídica espacial hacia las nuevas generaciones. Esto implica asumir un rol activo en cinco frentes clave: La participación en foros académicos, la docencia en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, la participación en la redacción de textos normativos institucionales, la integración de la Delegación argentina en la Comisión para la Utilización Pacífica del Espacio Ultraterrestre y la interoperabilidad con otras Fuerzas Aéreas.

...

## **LAS ÓRBITAS Y DEMÁS CUERPOS CELESTES COMO RECURSO FINITO. LA BASURA ESPACIAL. EL PODER DE LAS R's.**

**Por María Laura Olarieta<sup>1</sup>**

### **ABSTRACT**

El espacio es un lugar finito. Las orbitas constituyen un recurso compartido, finito y de uso limitado. La supervivencia espacial requiere coordinación y acción, que hoy día, se ha vuelto más urgente e indispensable.

La mayoría de los nuevos actores no tiene las capacidades económicas de los grandes Estados, pero tiene las mismas obligaciones. La Sustentabilidad Espacial, da seguridad, igualdad, y facilita el futuro acceso al espacio. Las órbitas y los cuerpos celestes no están siendo cuidados. Las ganancias de hoy no dejan ver las pérdidas de mañana.

Con las normas ya establecidas (no todas obligatorias) se debería: - Generar menos basura, - Sacar la que ya se encuentra en órbita, - Exigir que cada lanzamiento y misión tenga un plan integral, real y viable para disponer de la basura que genere.

La jurisdicción y control que los Estados ostentan conforme el Tratado del Espacio sobre sus objetos lanzados y registrados configura una "apropiación" de una zona o un lugar.

La jurisdicción perpetua se traduce en propiedad perpetua, exclusión perpetua, y básicamente prohibición perpetua. Ya que sin autorización del Estado de Registro nadie puede tocar ningún tipo de objeto en el espacio o los cuerpos celestes.

### **INTRODUCCIÓN**

El espacio ultraterrestre es un recurso finito y, al igual que el planeta Tierra, tiene límites.

¿Cuántos actores realmente lo comprenden?

El uso y el abuso desmedido del planeta durante los últimos cien años han derivado en una contaminación cuya reversión hoy demanda millones de dólares.

La sostenibilidad espacial es indispensable para la vida en la Tierra, pero se ve amena-

---

<sup>1</sup> Abogada especializada en Derecho Internacional Público - Egresada de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UBA. Diplomada en "Diplomatura Universitaria Superior en Profundización Jurídico- Técnica Espacial", en la USAL. Diplomada en la Maestría en "Introducción al Derecho y la Política Espacial" en la UNLP- CIEE. Completado el 1er año del Posgrado de Especialización de Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario, en la UNDEF-INDAE y completado el Curso de Astronomía General, en el Planetario Galileo Galilei. Miembro de International Institute of Space Law (IISL) y del Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial del CASI.

EMAIL DE CONTACTO: abogada.mlolarieta@yahoo.com

zada por los constantes problemas que genera, tanto la congestión, como el crecimiento de la basura espacial.

Las órbitas constituyen un recurso compartido, finito y de uso limitado, por lo que la sustentabilidad espacial requiere, coordinación entre actores y acciones urgentes.

El uso del espacio ha migrado de las telecomunicaciones y la investigación científica a la totalidad de las actividades cotidianas: telefonía, sistemas de alerta, monitoreo climático, seguridad, salud, agricultura, ganadería, recaudación impositiva, navegación satelital (GNSS), aviación, navegación marítima, prevención de desastres naturales, transacciones financieras, y la seguridad nacional de los Estados, para mencionar algunas.

Por lo tanto, cualquier imposibilidad de acceder al espacio acarrearía consecuencias negativas para toda la humanidad, afectando la vida cotidiana de la generalidad de las personas.

El 90 % de los objetos actualmente existentes en el espacio pertenece a operadores privados, mientras que el 90% de la basura pertenece a los Estados. Estos nuevos actores privados están sujetos a las mismas obligaciones de mitigación de basura que los Estados, aunque en la práctica esto no siempre ocurra.

La Sustentabilidad Espacial no se limita a su dimensión técnica: también aporta seguridad, igualdad y facilita el acceso futuro al espacio. La misma debe garantizar la preservación del espacio para el futuro, y asegurar un acceso equitativo a las órbitas para los Estados emergentes, evitando el monopolio actual de potencias y empresas privadas.

La alta demanda de órbitas clave (helio síncrona, geoestacionaria y LEO) genera congestión, mientras que los nuevos servicios en órbita, como el reabastecimiento de combustible y la remoción de basura, plantean complejos desafíos legales y operativos en lo concerniente a: coordinación, interferencia, jurisdicción, responsabilidad y gestión del tráfico espacial.

Respecto de la Seguridad espacial, las acciones deliberadas de destrucción intencional de satélites llevadas a cabo por Rusia, China, Estados Unidos e India, han generado millones de fragmentos de escombros, algunos de tamaño suficiente para ser rastreados y otros no.

## **DE LOS FRAGMENTOS RASTREABLES AL SÍNDROME DE KESSLER**

La basura espacial es el mayor desafío para la sostenibilidad, alcanzando niveles críticos tales que el Síndrome de Kessler<sup>2</sup> se ha convertido en una realidad casi inevitable, incluso sin nuevos lanzamientos. Para evitar esto se debe: generar menos basura, remover la que ya se encuentra en órbita y exigir que cada lanzamiento cuente con un plan integral para la disposición de la basura que genere.

Los fragmentos menores a diez centímetros aún no son rastreables y por lo tanto las colisiones no pueden evitarse. Se estima que existen unos 140 millones de estos fragmentos.

A diferencia de la creencia común de que el espacio es vasto, los acercamientos a menos

---

<sup>2</sup> Donald J. Kessler , astrofísico, propuso esta teoría en 1978, en la cual la basura existente en la LEO comienza a chocar entre si generando un efecto dominó, y crenado mas basura hasta dejar todos los satélites en desuso.

de 5 kilómetros implican un alto riesgo de daños, tanto físicos como técnicos, especialmente para objetos en funcionamiento e infraestructuras habitadas.

¿Qué se desprende de ello? Que millones de fragmentos altamente nocivos giran sin control

alrededor de la Tierra. Parte de esa basura no puede esquivarse, y su impacto produce daños adicionales y, con ellos, más basura.

Se establece que un Estado, en cuyo registro figura el objeto lanzado al espacio ultraterrestre mantiene Jurisdicción y Control sobre ese objeto. Ahora bien, si un Estado no puede ejercer ese control de manera efectiva, ¿corresponde que continúe reteniendo su jurisdicción? Esta respuesta es clara. El TEU<sup>3</sup> establece, en su Art. VIII, “El Estado Parte en el Tratado, retendrá su jurisdicción y control sobre tal objeto”.

Los costos que representa, para un satélite operativo, la maniobras para evitar colisiones, provoca una disminución drástica de su vida útil, restándole tiempo de servicio respecto de la finalidad para la cual fue lanzado. Estas Las técnicas de evasión de colisiones se han convertido en una práctica estándar y cotidiana para los operadores satelitales.

Hasta el Rey Carlos III, se ha manifestado al respecto ya en el año 2023 al decir: “la clave consiste en dirigir todo el esfuerzo a gestionar el ambiente espacial de manera más responsable de lo que se hizo con el ambiente terrestre.”<sup>4</sup>

La sustentabilidad espacial se basa principalmente en 3 pilares: el manejo del tráfico de las orbitas, la gestión de la limpieza espacial y el control de la cantidad de constelaciones.

Una de las principales soluciones frente a esta problemática es la alerta temprana de colisión. Las mega constelaciones representan otro desafío, ya que la magnitud de objetos involucrados imposibilita el control humano y obliga a delegarlo en sistemas de IA, datos que muchas veces esta interpretan de manera erróneas. Uno de los casos más notorios se produjo en septiembre de 2019, cuando el satélite científico de observación Aeolus, de la Agencia Espacial Europea (ESA), debió ejecutar una maniobra evasiva para prevenir una colisión con el satélite Starlink 44.<sup>5</sup>

Entonces ¿Por qué las compañías, que hoy se benefician con la explotación del espacio carecen de interés en su preservación? La respuesta es sencilla: generan actualmente miles de millones de dólares en ganancias, que dejarían de percibir de existir una legislación que impusiera control, limpieza de su basura o pérdida de jurisdicción. ¿Por qué habrían de intentar resolver un problema que ellas mismas generan, si su incumplimiento no conlleva sanción o consecuencia alguna? Existen actualmente algunos Guías dentro de lo que llamamos Soft Law, que constituyen postulados de cumplimiento prospectivo que, aun observándose, única-

<sup>3</sup> 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 Celestes (TEU), 1967, Art. VIII establece que el Estado de registro de un objeto lanzado al espacio ultraterrestre retiene jurisdicción y control sobre dicho objeto, y sobre el personal que lo tripule, mientras se encuentre en el espacio ultraterrestre o en un cuerpo celeste.

<sup>4</sup> “The key to all our efforts in outer space is to make sure that we manage that environment better than we’ve done so far on Earth.” King Charles III. 28/6/2023. Space Sustainability Symposium at the Royal Society. Buckingham Palace. Presentación del Acuerdo Astra Carta.

<sup>5</sup> [https://www.esa.int/ESA\\_Multimedia/Images/2019/09/Predicted\\_near\\_miss\\_between\\_Aeolus\\_and\\_Starlink\\_44](https://www.esa.int/ESA_Multimedia/Images/2019/09/Predicted_near_miss_between_Aeolus_and_Starlink_44)

mente desacelerarían la degradación del entorno espacial, sin resolver el problema de fondo, por carecer de carácter obligatorio, son Las Guías de Mitigación<sup>6</sup> y Las Directrices sobre Sostenibilidad.<sup>7</sup>

Resulta inminente la necesidad de implementar mecanismos de remoción activa de basura espacial (Active Debris Removal, ADR), cuyo funcionamiento contribuiría a extender la viabilidad del ambiente espacial.

En la actualidad, incluso el fragmento más pequeño de metal —incluida una lámina de pintura desprendida— pertenece al Estado que lo lanzó y no puede ser utilizado, removido, ni siquiera manipulado sin autorización del Estado de registro.

El TEU prohíbe la apropiación nacional de cualquier parte del espacio ultraterrestre, los planetas o los demás cuerpos celestes<sup>8</sup>, pero reconoce jurisdicción sobre los objetos o infraestructuras que en él se instalen<sup>9</sup>. Por lo que es una porción del espacio, a la que otro Estado no puede acceder ni utilizar, salvo mediante las consultas o la asistencia mutua previstas en el artículo IX del TEU.<sup>10</sup>

La órbita terrestre no es la única que presenta esta problemática: actualmente existen varios objetos tanto en las orbitas no terrestres, como en la superficie de la Luna y de otros cuerpos celestes que pertenecen al mismo Status “Basura con jurisdicción y control”.

## CONCLUSIÓN

Si bien en la actualidad no resulta posible, para numerosos Estados, recuperar su basura, ni financiar proyectos con ese fin, ello será factible en los próximos años. En consecuencia, corresponde evitar conflictos, buscar soluciones y autorizar e incentivar, proyectos orientados a dicho objetivo. Esto redundará en la limpieza y la seguridad de todas las órbitas, de la Luna y de los demás cuerpos celestes.

La interpretación de la normativa vigente, o bien la construcción de nuevos consensos o lineamientos en materia de jurisdicción para la reutilización, el reciclado o la reorbitación de la basura espacial, ya no admite demora: la diplomacia debe contribuir al desarrollo del derecho.

Debe alcanzarse un consenso previo para que la búsqueda de una solución resulte económicamente viable, dado que ni los Estados ni los actores privados estarán dispuestos a absorber los costos de una misión que beneficie a la totalidad de los actores sin obtener una ganancia propia.

Resulta relevante anticiparse a la cuestión de la propiedad de dichos residuos y a los

---

<sup>6</sup> A/AC.105/C.1/2025/CRP.9 IADC Space Debris Mitigation Guidelines. COPUOS. UNOOSA.

<sup>7</sup> “Directrices relativas a la sostenibilidad a largo plazo de las actividades en el espacio ultraterrestre”. UNOOSA. 2021

<sup>8</sup> TEU. “Art. II: el espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, no puede ser objeto de apropiación nacional por reivindicación de soberanía, uso u ocupación, ni de ninguna otra manera.”

<sup>9</sup> TEU, Art. VIII (ver nota 1).

<sup>10</sup> TEU, “Art. IX: los Estados Parte deben guiarse por el principio de cooperación y asistencia mutua, y realizar consultas internacionales apropiadas antes de proceder con una actividad que pudiera causar una interferencia potencialmente perjudicial con las actividades de otros Estados Parte.”

planteamientos que habrán de suscitarse una vez que la basura espacial pueda ser recuperada.

## **BIBLIOGRAFIA**

“Derecho Espacial y el Anillo Geoestacionario” Martha Mejia - Kaiser (UNAM – IISL) 2025.

“Aspectos ambientales de la seguridad en el espacio. Los residuos espaciales y sus amenazas”. 2012- CEDAE 2013. Silvia Maureen Williams.

“Regreso a la Luna: ¿El primero en llegar es el primero en ser atendido?” Jack Wright Nelson-David S. Schuman. Harvard International Law Journal. 2026

GSOA Code of Conduct on Space sustainability. Noviembre 2023.

<https://www.ciee-mira.com.ar/>

<https://www.swfound.org/publications-and-reports/the-case-for-space-sustainability-in-2026-insight-june-2026>.

<https://spectrum.ieee.org/kessler-syndrome-space-debris>

<https://gsoa.space/wp-content/uploads/R-REC-S.1003-2-201012-IPDF-E.pdf>

<https://iadc-home.org>

...

## **JURISDICCIÓN PENAL EN EL ESPACIO ULTRATERRESTRE FRENTE A LA EXPANSIÓN DE LAS ACTIVIDADES ESPACIALES COMERCIALES Y EL TURISMO ESPACIAL**

**Por Alexis Santa Cruz**

### **POSTULADO**

El acelerado crecimiento de las actividades espaciales comerciales y la incorporación de operadores privados al desarrollo de misiones orbitales han transformado profundamente el contexto en el que fue concebido el Derecho Espacial Internacional. Mientras que los tratados vigentes fueron elaborados bajo un paradigma centrado en la actuación exclusiva de los Estados, la realidad actual presenta una creciente participación de empresas privadas, turistas espaciales y futuras infraestructuras comerciales permanentes en el espacio ultraterrestre. En este nuevo escenario, la eventual comisión de delitos plantea interrogantes respecto de la determinación de la jurisdicción penal competente, evidenciando limitaciones del régimen jurídico vigente. La presente ponencia sostiene que las normas internacionales existentes resultan insuficientes para brindar respuestas claras frente a estos nuevos desafíos y propone avanzar hacia mecanismos internacionales específicos de cooperación y atribución de competencia penal que, complementando los instrumentos actualmente vigentes, contribuyan a fortalecer la seguridad jurídica necesaria para el desarrollo sostenible de las actividades espaciales.

### **I. Introducción**

Durante décadas, la posibilidad de que un delito fuera cometido en el espacio ultraterrestre perteneció casi exclusivamente al terreno de la especulación jurídica. La escasa cantidad de misiones espaciales, el reducido número de Estados con capacidad para desarrollarlas y el carácter eminentemente gubernamental de dichas actividades hacían que la discusión acerca de la jurisdicción penal tuviera un interés predominantemente académico. Sin embargo, la realidad actual demuestra que aquel escenario ha cambiado de manera significativa.

La creciente participación de operadores privados, el desarrollo del turismo espacial, la construcción proyectada de estaciones espaciales comerciales y el avance de una economía espacial cada vez más diversificada permiten afirmar que la eventual comisión de ilícitos en el espacio ultraterrestre ya no constituye una hipótesis remota. Por el contrario, representa un desafío jurídico cuya complejidad aumentará en la misma medida en que las actividades espaciales comerciales continúen expandiéndose.

El Derecho Espacial Internacional fue concebido durante un período histórico caracterizado por el protagonismo casi exclusivo de los Estados. Instrumentos como el Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre de 1967 establecieron principios fundamentales que continúan siendo pilares del régimen jurídico internacional. No obstante, dichos instrumentos respondieron a una realidad institucional profundamente distinta de la actual, en la que la actividad espacial se encontraba limitada principalmente a programas estatales desarrollados en el contexto de la Guerra Fría.

La transformación experimentada durante las últimas décadas obliga a revisar si ese marco normativo continúa ofreciendo respuestas adecuadas frente a los nuevos escenarios que plantea la participación creciente de empresas privadas y particulares. La cuestión adquiere especial importancia en materia penal, donde la determinación de la jurisdicción competente constituye un presupuesto esencial para garantizar la investigación y eventual sanción de conductas ilícitas.

La ausencia de reglas específicas destinadas a resolver conflictos de competencia penal derivados de actividades espaciales comerciales genera un escenario de incertidumbre que trasciende el ámbito estrictamente jurídico. En efecto, la previsibilidad respecto de la jurisdicción aplicable constituye un elemento indispensable para brindar seguridad jurídica tanto a los Estados como a los nuevos actores privados que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre.

La presente ponencia sostiene que las limitaciones del régimen vigente no obedecen únicamente a la inexistencia de normas penales específicas, sino también al hecho de que la arquitectura jurídica internacional fue diseñada para una realidad espacial esencialmente estatal, circunstancia que ya no refleja la complejidad del escenario contemporáneo. Desde esta perspectiva, se propone analizar las principales insuficiencias del sistema actual y reflexionar sobre posibles mecanismos internacionales que permitan fortalecer la cooperación y la atribución de jurisdicción penal frente a los desafíos que plantea la nueva economía espacial.

## **II. Del paradigma estatal a la nueva economía espacial**

Cuando se negociaron los principales tratados espaciales, la exploración y utilización del espacio ultraterrestre constituían actividades desarrolladas casi exclusivamente por los Estados, en un contexto dominado por intereses estratégicos, científicos y políticos propios de la Guerra Fría. En ese escenario, la posibilidad de que actores privados desarrollaran misiones espaciales de manera autónoma resultaba prácticamente inexistente.

Esta realidad explica que el Tratado sobre el Espacio Ultraterrestre de 1967 haya estructurado buena parte de sus disposiciones sobre la base de la responsabilidad internacional de los Estados por las actividades nacionales desarrolladas en el espacio, incluso cuando estas fueran ejecutadas por entidades no gubernamentales. La lógica del sistema consistía en mantener al Estado como principal sujeto responsable frente a la comunidad internacional, preservando así un adecuado nivel de control sobre las actividades espaciales.

No obstante, el desarrollo tecnológico experimentado desde comienzos del siglo XXI ha dado lugar a un proceso de transformación sin precedentes. Empresas privadas participan actualmente en el lanzamiento de satélites, el transporte de carga y tripulación, la prestación de servicios espaciales, el diseño de estaciones orbitales comerciales y el desarrollo de programas de turismo espacial. Paralelamente, diversos proyectos vinculados con la utilización económica de los recursos espaciales anticipan un incremento sostenido de la presencia humana fuera de la Tierra.

Este fenómeno no supone únicamente la incorporación de nuevos operadores al sector espacial. Implica, además, una modificación profunda de la naturaleza de las relaciones jurídicas que pueden generarse durante el desarrollo de estas actividades.

Desde esta perspectiva, la denominada economía espacial no constituye simplemente una nueva etapa del desarrollo tecnológico, sino un verdadero cambio de paradigma jurídico. El espacio ultraterrestre deja de ser un ámbito reservado a la cooperación interestatal para convertirse progresivamente en un escenario donde confluyen intereses públicos y privados cuya interacción plantea desafíos regulatorios inéditos.

Las reglas concebidas para resolver conflictos entre Estados no necesariamente ofrecen respuestas adecuadas cuando los sujetos involucrados son empresas privadas, trabajadores especializados, turistas espaciales que desarrollan actividades en instalaciones espaciales comerciales. La creciente complejidad de estos escenarios evidencia que el análisis de la jurisdicción penal ya no puede limitarse a los criterios clásicos de territorialidad, nacionalidad o registro del objeto espacial, sino que requiere una reflexión más amplia acerca de la adecuación del régimen jurídico internacional frente a la evolución de las actividades espaciales contemporáneas.

### **III. Insuficiencias del régimen vigente frente a la actividad espacial comercial**

La determinación de la jurisdicción penal constituye uno de los aspectos más sensibles de cualquier sistema jurídico. La posibilidad de investigar un hecho ilícito, identificar a sus responsables y aplicar las consecuencias previstas por el ordenamiento depende, en primer término, de la existencia de reglas claras que permitan establecer qué autoridad resulta competente para intervenir. Esta necesidad adquiere una complejidad singular cuando los hechos ocurren fuera del territorio terrestre y en un ámbito cuya regulación internacional fue concebida para circunstancias sustancialmente distintas de las actuales.

Los tratados espaciales vigentes ofrecen soluciones parciales para determinadas cuestiones vinculadas con la responsabilidad internacional de los Estados, el registro de los objetos espaciales y la cooperación entre las partes. Sin embargo, ninguno de ellos establece un régimen integral de jurisdicción penal aplicable a las actividades comerciales desarrolladas por operadores privados en el espacio ultraterrestre. En consecuencia, la eventual comisión de un delito obliga a recurrir a principios generales del Derecho Internacional y a normas internas de los Estados involucrados, circunstancia que puede generar conflictos de competencia, superposición de jurisdicciones o, incluso, situaciones de incertidumbre respecto del órgano llamado a intervenir.

La dificultad se acentúa cuando participan personas de diferentes nacionalidades a bordo de instalaciones espaciales registradas por un Estado distinto de aquel que autorizó la actividad del operador privado o del cual dependen contractualmente los involucrados. En tales supuestos, podrían concurrir simultáneamente diversos criterios tradicionales de atribución de jurisdicción —como la nacionalidad, el registro del objeto espacial o determinados principios de protección de intereses estatales— sin que exista un mecanismo internacional específico destinado a resolver de manera uniforme los eventuales conflictos de competencia.

Este escenario no constituye una hipótesis meramente teórica. La expansión de las actividades espaciales comerciales permite prever un incremento progresivo de situaciones en las que particulares desarrollen relaciones laborales, contractuales o de prestación de servicios fuera de la Tierra. A medida que aumente la permanencia humana en el espacio ultraterrestre, también crecerán las posibilidades de que se produzcan conflictos interpersonales susceptibles

de adquirir relevancia penal. Frente a ello, la ausencia de reglas específicas puede afectar no solo la eficacia de la persecución penal, sino también la previsibilidad jurídica indispensable para quienes participan en estas actividades.

Desde esta perspectiva, la insuficiencia del régimen vigente no radica exclusivamente en la inexistencia de normas penales especiales. El problema es más profundo: responde a la persistencia de un modelo jurídico construido para una etapa en la que la actividad espacial era esencialmente estatal y excepcional. La progresiva consolidación de una economía espacial integrada por múltiples operadores privados exige revisar ese esquema y avanzar hacia mecanismos internacionales que contemplen expresamente las particularidades de las nuevas formas de utilización del espacio ultraterrestre.

#### **IV. Conclusiones**

La evolución de las actividades espaciales durante las últimas décadas demuestra que el Derecho Espacial Internacional enfrenta uno de los procesos de transformación más relevantes desde la adopción de los tratados que estructuran esta disciplina. La creciente participación de operadores privados, el desarrollo del turismo espacial y la consolidación progresiva de una economía espacial evidencian que muchas de las categorías jurídicas concebidas durante la segunda mitad del siglo XX responden a una realidad institucional diferente de la que comienza a consolidarse en la actualidad.

En este contexto, la determinación de la jurisdicción penal trasciende el análisis de un eventual conflicto de competencia entre Estados. La posibilidad de identificar, con criterios claros y previsibles, la autoridad competente para investigar y juzgar conductas ilícitas constituye un presupuesto indispensable para brindar seguridad jurídica tanto a los Estados como a los operadores privados y particulares que desarrollan actividades en el espacio ultraterrestre.

Por ello, las limitaciones del régimen vigente no deben interpretarse como una ausencia absoluta de regulación, sino como la consecuencia natural de la evolución acelerada de las actividades espaciales frente a un sistema jurídico concebido para un paradigma esencialmente estatal. Los tratados internacionales continúan siendo el fundamento del Derecho Espacial contemporáneo; sin embargo, la creciente complejidad de las operaciones comerciales aconseja avanzar hacia instrumentos complementarios que contemplen expresamente la atribución de jurisdicción penal y fortalezcan los mecanismos de cooperación internacional.

En definitiva, si la presencia humana en el espacio continúa incrementándose al ritmo actual, la discusión sobre la jurisdicción penal dejará de constituir un ejercicio predominantemente académico para convertirse en una necesidad práctica del Derecho Internacional. Anticipar esa evolución mediante mecanismos internacionales claros, previsibles y compatibles con los principios fundamentales del Derecho Espacial no representa únicamente una respuesta frente a la eventual comisión de delitos, sino también una condición indispensable para consolidar la seguridad jurídica que requiere el desarrollo sostenible de las actividades humanas más allá de la Tierra.

...

## ENSEÑANZA DEL DERECHO AERONÁUTICO

Por el Dr. MARIO O. FOLCHI

### I.- Introducción.

Es este un tema que me ha interesado mucho durante varias décadas, porque no solo presenta las cuestiones propias de la forma de enseñar la materia, sino y especialmente, la relación de esta asignatura con los fines últimos de la Universidad. De allí que hace ya cincuenta y seis años elaboré un relato para las Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial que tuvieron lugar en Morón en 1970, que más tarde integró un capítulo de un volumen que se agotó hace varios años.

Con motivo de las XXXIas. Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas en Sevilla, España, en marzo de 2007, modernizé aquel trabajo, no sin comprobar que la mayoría de sus párrafos no solo no habían perdido actualidad, sino que, por el contrario, la situación de la enseñanza de la materia no había mejorado sustancialmente, en cuanto que se la dictaba conjuntamente con el Derecho Marítimo, siendo el ámbito de ambas disciplinas notoriamente muy distintos. De los debates habidos en Sevilla surgieron unas conclusiones, aprobadas por unanimidad por el pleno de las Jornadas, sobre las cuales me ocuparé en el último apartado de estas páginas.

Por lo expuesto, estoy en los siguientes párrafos reactualizando un asunto que, en mi opinión, no es considerado adecuadamente por quienes, en general, diseñan los planes de estudios de las carreras que otorgan el título de abogado o licenciado en derecho. En suma: a pesar del tiempo transcurrido la cuestión no se resuelve, según mi criterio, de modo eficaz y trataré de que en los párrafos siguientes puedan darse las bases para esa deseada solución, a modo también de balance de mi experiencia de más de seis décadas de enseñanza universitaria del Derecho Aeronáutico. Creo que es necesario insistir con los conceptos que siguen y con sus objetivos, porque entiendo que de ese modo se contribuiría con el bienestar general y con los lineamientos claros establecidos al respecto por la Organización de Aviación Civil Internacional.

### II.- Fines y función de la enseñanza superior.

El ejercicio de la docencia universitaria debe encuadrarse, en mi opinión, dentro de los fines y funciones de la enseñanza superior por elementales razones de orden pedagógico, por cuanto dichos fines constituyen objetivos deseados y deseables, a la vez que se convierten en verdaderos instrumentos que impulsan y ordenan la actividad del educador. Es así que la importancia de las metas impone la necesidad de conocer con propiedad la senda que a ellas conduce, para que su logro no se convierta en una utopía.

Estimo que la enseñanza superior debe cumplir una doble finalidad esencial: la formación integral de las nuevas generaciones en una tarea que comprenda su instrucción y su educación

y la labor científica en el más alto nivel para ofrecer solución a los problemas que surgen, tanto en la actividad respectiva diaria del hombre, cuanto en el ámbito científico mismo.

La trascendencia de esa doble finalidad convierte a las universidades en una de las instituciones de mayor importancia en el desarrollo de los pueblos. Y esto es así por cuanto en ellas se forjarán las personalidades que luego deberán regir la gran mayoría de las actividades de la sociedad en general y porque a través de ellas esas personalidades podrán obtener el juicio objetivo necesario para el progreso real - no el ficticio que se declama muchas veces por los oportunismos políticos de los mismos universitarios - de todas y cada una de esas actividades. Por ello, el desafío es claro: cuanta mayor probidad cultural y auténtica tarea científica realicen las universidades, unido ello a una sólida formación y conducta moral en sus autoridades y profesores, será más trascendente y fecunda la función que cumpla la enseñanza superior, con beneficio directo para la comunidad a la que pertenece y para toda la humanidad.

En este orden de ideas, cuanto más comprendan los estudiantes que su futuro y el del pueblo y nación a los que pertenecen solo será mejor si ellos obtienen una formación basada en el intenso esfuerzo del estudio, movido por el deseo de saber más y mejor y en dejar de lado cierta clase de “conquistas” y conductas que atentan contra la excelencia del nivel de sus títulos universitarios, mejores serán los resultados del conjunto de la enseñanza superior.

La realización de los fines más altos no se concretará en las universidades si ellas no tienen en cuenta algunos elementos básicos, tales como: 1) la función educativa de la pedagogía universitaria, que es la función educativa de la Universidad actual; 2) el análisis de todos los problemas que efectúa la Universidad apoyándose en una doble base, hecha de ciencia y de realidad; 3) la Universidad debe hallarse al servicio de la comunidad a la que pertenece. Veamos con algún detalle estos elementos.

La pedagogía universitaria debe contener una alta función educativa para lograr el sentido integral que conforma su misma esencia y razón de ser y entonces, no puede restringirse solamente a las cuestiones que atañen a la instrucción. La enseñanza de los conocimientos que conforman el elemento instructivo es importante, desde luego, pero no puede ser el único o principal motor de la pedagogía universitaria. La Universidad no debe formar solamente profesionales o científicos, sino también hombres y mujeres que, al realizarse en su profesión o ciencia lo hagan con la plena convicción de que sus vidas y tareas contienen un significado trascendente, no solo para ellos mismos sino para la sociedad a la cual pertenecen. Esto se relaciona, por cierto, con la duración de las carreras universitarias, a muchas de las cuales se las “acorta” para que los estudiantes no tengan que pasar sino pocos años estudiándolas para obtener su título profesional. Esto, que sin duda tiene una base político-demagógica cuando no una claramente mercantilista, está vinculado con la existencia de materias “optativas”. En muchos casos, nuestra especialidad se incluye en dichas “opciones”, sin advertir que con ello se baja el nivel de un objetivo superior del que no se puede prescindir: la excelencia.

En el análisis de los problemas de su competencia, la Universidad debe fundarse en la ciencia y en la realidad. Por la primera y en el sentido auténtico que ella tiene, supone el planteamiento de problemas y la tarea de resolverlos, llegando a una solución. En cuanto a la segunda, es necesario que la Universidad no eluda el análisis de todo aquello que concierne a su realidad intrínseca, así como que no desconozca la realidad del mundo que la circunda y la provee de su peculiaridad ambiental. En los tiempos que vivimos, parecería absurdo desco-

nocer que la aviación nos hace vivir de un modo que no se imaginaba hace seis o más décadas y baste probarlo con el reconocimiento de que el mundo se ha empequeñecido por la facilidad de las comunicaciones y por la rapidez con que podemos trasladarnos, en cuestión de horas, de un continente a otro.

En tercer término, la Universidad no puede menos que estar al servicio de su comunidad, interviniendo en una acción que es a la vez cultural y humana, metiéndose en medio de la vida, de sus pasiones y de sus ambiciones para cumplir su verdadera función de alto mirador científico que busca las soluciones de una determinada coyuntura histórico-cultural, en una actitud de participación en la problemática de su tiempo. Para ello, como diría Ortega y Gasset, “la Universidad tiene que intervenir en la actualidad como tal Universidad.”

### **III.- La enseñanza del Derecho**

Si se aceptan las premisas que anteceden, pueden formularse ciertas consideraciones referentes a la enseñanza del derecho en general, las que pueden subdividirse en dos grandes sectores: la tarea integral que realizan las Facultades de Derecho y la estructuración de los respectivos planes de estudios.

Respecto del primer problema, no podría sino reafirmar lo dicho antes: el otorgamiento de títulos profesionales o habilitantes para ejercer la profesión de abogado o licenciado en derecho no es sino una de las funciones que debe cumplir la Facultad, aunque no debe ser la más importante. (Lo es, sin duda, en aquellos centros de estudios cuyo objetivo principal es contar con mucha cantidad de estudiantes). La actividad del derecho exige una efectiva y fecunda labor de investigación, sistematización y transmisión de los conocimientos que constituyen la esencia del derecho, su filosofía, historia, metodología y didáctica. Es por esto que una Facultad de Derecho no puede ser única o esencialmente una fábrica de profesionales. Debe realizar y mantener una sólida y activa labor en aquellos órdenes, con objeto de contribuir al perfeccionamiento del estudio que realizan los futuros abogados y de tal modo, promover la formación de científicos. En definitiva: las tareas de las cátedras y de los institutos de investigación no deben hallarse solo al servicio de la habilitación profesional, sino al de la ciencia del derecho.

Esta doble función debe manifestarse, desde luego, en la estructuración de los planes de estudio, ya que al impartirse la enseñanza superior deberá tenerse en cuenta especialmente la transmisión de los conocimientos a los alumnos, aunque sin descuidar la posibilidad de descubrir en ellos vocaciones docentes o científicas. Todo ello, además, complementado con un eficaz sistema de trabajos prácticos.

Cuando se alude a la extensión y contenido de los planes de estudio, se plantea uno de los aspectos quizá más controvertidos de la actualidad. Es indudable que cada país tiene sus peculiaridades, sus circunstancias políticas y sociológicas y sus estructuras universitarias, por lo que muchos de los objetivos tenidos en cuenta en la configuración de los planes de estudio en la enseñanza del derecho no pueden desprenderse de esas realidades; sin embargo, también existen determinados principios generales y datos de la realidad que no pueden desconocerse. Veamos si algunos de estos últimos pueden lograr esa categorización.

Una de las certezas que me ha dejado mi experiencia docente es la de que los alumnos de las carreras de abogacía o licenciatura en derecho no saben, en su gran mayoría, al concluir sus estudios, de qué manera encaminarán su vida profesional futura. Por cierto que los más

se vuelcan al ejercicio activo de la abogacía, aunque sin poder predeterminedar la respectiva especialidad.

Una segunda certeza es que la organización general de las instituciones políticas y administrativas de la mayoría de los países, en general, no permiten la estructuración de planes de estudio adecuados como para que los alumnos puedan elegir, ya desde las aulas, su futuro en cuanto a si se dedicarán al ejercicio profesional, a la magistratura, a ser abogados del Estado, a la asesoría interna o externa de empresas, a la investigación científica o a la docencia.

La tercera certeza es la de que en las últimas décadas ha decrecido, en general, el nivel en la solidez de los conocimientos teóricos y prácticos de los flamantes profesionales de la abogacía, al menos en casi todos los países latinoamericanos.

Por último, es claro para todos que la complejidad de la vida actual, el adelanto tecnológico que ofrece el mundo y la situación muy variada en los desarrollos económicos y sociales que presentan los países en todos los continentes, así como la universalización constante de las relaciones humanas y la vinculación cada vez más estrecha que presentan entre sí ciertas disciplinas científicas como la economía, el derecho, la sociología y la política, han creado nuevos enfoques jurídicos que resultan insoslayables para el jurista y también para el abogado. Es por ello que han ido apareciendo nuevas ramas del saber legal, desprendiéndose del tronco común del Derecho y adquiriendo su propia autonomía científica. A este sector pertenece la materia que motiva este trabajo.

Estas certezas que, desde luego, no pretendo que sean exhaustivas, nos permiten extraer ciertas propuestas que, en mi opinión, pueden alcanzar validez general. Y ellas son las siguientes:

1.- Es necesario y conveniente que las Facultades de Derecho tengan planes de estudio que se integren con un número no menor de 30 asignaturas con igual jerarquía académica, en las que se incluya un sistema general y especial de trabajos prácticos para cada una, a fin de obtener los títulos de abogado o licenciado en derecho. En este orden de ideas, debería prescindirse de materias "optativas".

2.- Entre las asignaturas debe incluirse el Derecho Aeronáutico, por ser el marco regulatorio del hecho técnico más importante del último siglo: el desplazamiento por el espacio aéreo de un tubo metálico en el que pueden trasladarse muchas decenas de personas confortablemente, a muy alta velocidad, a través del planeta. Además, con enorme significación económica para cada una de ellas y para el planeta entero.

3.- Debe mantenerse el máximo nivel de exigencia teórica y práctica a los alumnos en todas las asignaturas de la carrera, con objeto de garantizar la excelencia académica de los egresados, lo que debe ser el verdadero principio rector de la gestión universitaria en todos sus aspectos.

4.- Debe incorporarse a los planes de estudio al Derecho comparado. Creo que un jurista o un profesor no deberían prescindir del conocimiento de esta disciplina jurídica, que no consiste simplemente en comparar diversas leyes pertenecientes a países distintos, sino en el conocimiento de la estructura jurídica fundamental de cada sistema jurídico que presenta el mundo actual. Esto es tanto más cierto cuanto que el mundo ofrece un panorama globalizador que no existía seis décadas atrás.

A esta altura deseo recordar el pensamiento de un calificado autor francés, René Sava-

tier, quien sostuvo que el derecho se encuentra en la confluencia de las éticas y las técnicas, siendo su función imponer al hombre derechos y deberes, a la vez que su arte reside en colocar técnicamente esos derechos y deberes a fin de que puedan servir, con el máximo de rendimiento, a un cierto grupo humano en el tiempo y en el espacio, según un determinado ideal moral y social. Destaca, asimismo, que el derecho es más que una técnica, ya que en él se encarna la justicia misma, en todos sus valores morales. Precisamente por hallarse en directa relación con las técnicas, demuestra Savatier cómo ha evolucionado el derecho a través de los tiempos (“dans le droit antique, les jurists étaient universels”) y por tanto la forma como el derecho ha tenido que seguir esa evolución (“parce qu’il est au service des techniques, don’t il lui appartient de limiter, au besoin, les ambitions démesurées, le droit en reflète l’exigence et croissante diversité”). Y con respecto a nuestra materia, señala particularmente el jurista francés: “le droit aérien en est le rameau le plus récemment détaché”.

#### **IV.- La evolución de la enseñanza del Derecho Aeronáutico.**

La enseñanza del Derecho Aeronáutico ofrece una interesante evolución, desde que comenzaron a dictarse algunos cursos universitarios hace más un siglo, en 1910, siendo Italia el país de avanzada en este punto, donde después de algunos cursos dictados por Catellani, cupo a Ambrosini el honor de incorporarlos, en el ciclo lectivo 1919-1920, en la Universidad de Palermo. Sin embargo, cabe recordar que al dictarse en 1942 el Código de la Navegación italiano, por un decreto de 5 de septiembre de aquel año se suprimieron automáticamente las cátedras autónomas de Derecho Aeronáutico, para iniciar la enseñanza del llamado “Derecho de la Navegación”, o sea conjuntamente Derecho Marítimo y Derecho Aeronáutico. Esto es mencionado por algunos autores como el acta de defunción, no solo de las cátedras de Derecho Aeronáutico, sino del desarrollo mismo de la materia en Italia, quienes agregan, además, que fueron exclusivamente políticas las razones que originaron la elaboración y vigencia de dicho Código.

Adalberto Tempesta, abogado y jurista italiano que editó una de las mejores revistas de la especialidad (*Il Diritto Aereo*), ya lamentablemente desaparecido, transcribe los argumentos del entonces Ministro de Justicia italiano, quien presentó el mencionado Código como “la integral compenetración del momento jurídico con el político”. Y decía dicho ministro: “Una disciplina unitaria permitiría dar una firme estructura a las normas dispersas y fragmentarias relativas a la navegación aérea, cuya producción, renuente a plegarse a las exigencias del fenómeno que se presentaba en la práctica, no podía ser sustentada en una adecuada base sistemática”. Con ello, afirma Tempesta, se deseaba afirmar la autarquía del pensamiento jurídico italiano, que podía dar resultados desconocidos a los ordenamientos extranjeros; se quería, en suma, prescindir de la necesidad de hacer frente a las creaciones de los organismos internacionales y aspirar a retomar la conducción del mundo del derecho. Y concluye el jurista italiano: “La unidad del Código de la navegación vino a ser, por tanto, expresión de las tendencias políticas dominantes en aquel tiempo”.

Es difícil, por lo incompleta que resultaría, ofrecer una reseña de los distintos cursos de Derecho Aeronáutico dictados en los países europeos y americanos a lo largo del tiempo. Puede afirmarse, sin embargo, que su cantidad fue aumentando considerablemente, a medida que la aviación y sus múltiples problemas fueron creando la necesidad de obtener soluciones adecuadas desde el punto de vista jurídico.

Desde los cursos de Peretersky en Leningrado, Cogliolo en Génova, Ambrosini en Palermo y Schreiber en Königsberg, entre los europeos y los inaugurados en las universidades norteamericanas de California del Sur, la Northwestern University de Chicago y la Universidad de Nueva York en la década de 1920 hasta los actuales cursos, muchos de ellos optativos, el Derecho Aeronáutico posee una tradición importante, aunque aun no se consolidó en su obligatoriedad generalizada.

Es interesante recordar a esta altura seis importantes antecedentes. El primero corresponde a la OACI, organismo que en su Xa. Asamblea recomendó a los Estados integrantes la instalación de cátedras autónomas de Derecho Aeronáutico en sus universidades. El segundo a las I Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico (Buenos Aires, 1960), que recomendaron la creación de cátedras especializadas y la promoción de trabajos de seminario y de investigación en Derecho Aeronáutico. El tercer antecedente lo constituye la Recomendación que a propuesta de quien esto escribe se aprobó en las V Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio (Valencia, Venezuela, 1971), solicitando la incorporación de la enseñanza autónoma y obligatoria de la materia en todas las universidades de España y América. El cuarto corresponde a las VI Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Rio de Janeiro, 1973), donde se reiteró el mismo criterio a través de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA). El quinto se produjo cuando, a fines del año 2004, el Consejo de la OACI recomendó a sus Estados integrantes, como uno de sus objetivos estratégicos para el quinquenio 2005-2010, reforzar el desarrollo de la materia, a través de la intensificación de su enseñanza. Por último, el sexto antecedente tuvo lugar en oportunidad de celebrarse en Buenos Aires, los días 3 y 4 de noviembre de 2005, organizado por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial, un Seminario sobre la enseñanza de ambas materias, en el que participaron numerosos profesores de universidades argentinas y de la Universidad de la República del Uruguay, en el que se aprobaron una Conclusiones que ratificaron el carácter obligatorio que debe tener la enseñanza universitaria de estas asignaturas.

En América Latina, la primera cátedra autónoma y obligatoria de Derecho Aeronáutico fue fundada por el profesor Eduardo Hamilton en la Universidad Católica de Santiago de Chile en la década de 1950. A ella siguieron varias otras, como en las Universidades de La Plata, de Morón y del Salvador en la Argentina, aunque la primera desapareció para unirse al Derecho de la navegación por agua y considerársela optativa y la última se convirtió, veinte años después y equivocadamente en mi opinión, en "Derecho del Transporte". En la mayoría de las Facultades de Derecho argentinas, por otra parte, es obligatoria aunque unida a la navegación por agua bajo el rótulo de "Derecho de la Navegación" o similar. También hubo cátedras autónomas en las Universidades del Pacífico en la ciudad de Lima, Perú; Nuestra Señora del Rosario de Bogotá; de La Paz y Central de Caracas y de Carabobo (Valencia, Venezuela): todas han desaparecido.

## **V.- Formas de enseñar el Derecho Aeronáutico.**

La actividad aeronáutica posee, en la actualidad, tal grado de significación económica y política, que una Universidad que reconozca entre sus objetivos primarios la excelencia, no puede, en mi opinión, otorgar títulos de abogados o licenciados en derecho a quienes no hayan adquirido los conocimientos principales de esta asignatura. Esto supone, por cierto, la obligatoriedad de su enseñanza. No es esta la oportunidad de destacar la autonomía científica de la

asignatura en el conjunto de las ramas del Derecho por cuanto ello excedería los límites propios de este trabajo, aunque es indudable que ofrece un esqueleto institucional completo e integral y que todos los Estados han dictado leyes o códigos aeronáuticos y han adherido a los principales tratados internacionales que rigen ambas actividades. Puede afirmarse que excepto el Derecho internacional, es la materia con la mayor cantidad de convenios internacionales vigentes en el mundo, lo que es un dato de especial importancia. Un abogado moderno, por ende, no es tal si desconoce los principios de esta rama del derecho, así como su desenvolvimiento general legislativo y jurisprudencial.

El Derecho Aeronáutico ha tenido que convivir con el Derecho de la Navegación por agua en muchas universidades del mundo. Hece un poco más de una década, el Decano de una Facultad de Derecho argentina, distinguido jurista aunque no de esta especialidad, me reconoció que ese maridaje y haberla convertido en “optativa” se funda, exclusivamente, en evitar que el número total de las asignaturas exceda de 30; es decir, no hay razón científica, pedagógica o metodológica de naturaleza alguna, sino solo el pequeño e insustancial objetivo de no generar “asperezas” con los estudiantes quienes, por cierto, pretenden obtener sus diplomas lo antes posible. En suma: la excelencia cede ante la presión política estudiantil...

Ahora bien; la opinión que vengo teniendo desde que me inicié en el mundo de esta especialidad me hace insistir en que esta materia debe ser obligatoria y autónoma. Las razones, brevemente expuestas, que la sostienen son las siguientes:

A.- El contenido de la asignatura conforma una materia completa e integral con sus principios, caracteres, autonomía legislativa, soluciones específicas y constante evolución en las actividades que regula. Un profesor que se precie de tal deberá actualizar sus clases anualmente si quiere estar al corriente del especial dinamismo que la caracteriza.

B.- La existencia de una bibliografía importante y copiosa, independiente de otras ramas, que se caracteriza por su variedad y riqueza. Conozco algunas bibliotecas particulares en las cuales los volúmenes relacionados con esta materia superan varios cientos.

C.- La dificultad de asimilación para un estudiante cuando debe llevar cursos paralelos de más de una asignatura; por ejemplo, la navegación por agua y aire o el derecho aeronáutico. A ello debe agregarse que no existen, salvo excepciones - que no hacen sino confirmar la regla – libros o tratados comunes.

D.- La posibilidad de que mediante la enseñanza autónoma se facilita la aparición de nuevos especialistas, que posean vocación docente o de investigadores, lo cual resulta más difícil en caso del dictado conjunto con otra asignatura. La atención individualizada del alumno en determinada rama jurídica puede promover, en su caso, su dedicación a ella en el futuro.

E.- El importante desarrollo del Derecho Aeronáutico en todo el mundo, a través de numerosas reuniones nacionales e internacionales de especialistas, una bibliografía numerosa y actualizada, la labor legislativa de los organismos internacionales como la Organización de Aviación Civil Internacional y de los distintos países en el plano interno de los mismos y una muy numerosa cantidad de cursos universitarios dedicados a sus temáticas.

## **VI.- Las Jornadas de Sevilla de marzo de 2007.**

En las arriba mencionadas XXXIas. Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, que ALADA y la Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla, España, organizaron y

celebraron con todo éxito en esa ciudad en marzo de 2007, se volvió a reflejar la preocupación por este tema y tuvo lugar un Panel, que integramos los Dres. Roxana Corbrán, Enrique Mappelli, Michele Comenale Pinto, Fernando Martínez Sanz y este firmante. En las distintas exposiciones y en el debate posterior se plantearon los principales problemas que presenta la cuestión y se votaron por unanimidad importantes conclusiones, que dicen así:

“1.- La formación profesional completa del abogado exige que el Derecho Aeronáutico y el Derecho Espacial integren el plan de estudios de las respectivas carreras universitarias de manera obligatoria.

2.- El Derecho Aeronáutico y el Derecho Espacial se deben enseñar en forma separada de otras asignaturas en los planes de estudios de las carreras universitarias de abogados o licenciados en derecho.

3.- Es conveniente y necesario que se establezcan cursos de posgrado universitario y de especialización del Derecho Aeronáutico y del Derecho Espacial.”

Como puede verse, estas conclusiones sevillanas destacan el valor de que el Derecho Aeronáutico integre cursos de posgrado y la investigación jurídica, con lo cual se reconoce que el desarrollo de la materia en el plano del posgrado y de la investigación confirmaría los fines superiores que debe tener la Universidad y contribuirá, además, por su intermedio, al reconocimiento de esta última respecto de la realidad de la comunidad a la que pertenece.

## **VII.- Conclusiones.**

Por todo lo que antecede, propongo a estas Jornadas la aprobación de las siguientes conclusiones:

*1.- La enseñanza superior del Derecho Aeronáutico debe ser obligatoria en los planes de estudio de las carreras universitarias para ser Abogado o Licenciado en Derecho.*

*2.- Es conveniente que en la enseñanza de la carrera de Abogacía y Licenciatura en Derecho, el Derecho Aeronáutico sea enfocado con un actualizado y autónomo esquema didáctico, con la suficiente carga horaria para abordar cabalmente sus contenidos, desarrollando el pensamiento crítico de los educandos.*

*3.- La ubicación metodológica de la asignatura debe estar en el último año de las carreras de Abogacía o Licenciatura en Derecho, ya que su enseñanza debe ser posterior a todos los ciclos del Derecho Civil, del Derecho Comercial, del Derecho Administrativo, del Derecho Procesal, del Derecho Internacional (Público y Privado) y del Derecho Penal.*

Buenos Aires, agosto de 2026

**MARIO O. FOLCHI**