

Revista Jurídica de Buenos Aires - año 49 - número 109 - 2024-II

Facultad de Derecho - Universidad de Buenos Aires

Departamento de Publicaciones

Estudios sobre derecho aeronáutico

.....
Mario O. Folchi

Coordinador



ABELEDOPERROT

RELEVANCIA SISTÉMICA DEL TÍTULO I DEL CÓDIGO AERONÁUTICO ARGENTINO

POR EDUARDO ADRAGNA *

Resumen:

Este artículo explora la importancia sistémica del Título I del Código Aeronáutico Argentino y su evolución, con particular enfoque en los recientes cambios introducidos por el Decreto 70/2023. Estas reformas, dirigidas a modernizar el Código y alinearlos con las normas internacionales, redefinen el espacio aéreo argentino y modifican la definición legal de la aviación civil y sus componentes. El artículo también destaca la jerarquía de las fuentes legales dentro del Código y plantea dudas sobre la validez constitucional de implementar cambios tan significativos mediante un decreto.

Palabras clave:

Argentina - Aviación – Código – Espacio aéreo - Fuentes

SYSTEMIC RELEVANCE OF TITLE I OF THE ARGENTINE AVIATION CODE

Abstract:

This article explores the systemic importance of Title I of the Argentine Aviation Code and its evolution, particularly focusing on the recent changes introduced by Decree 70/2023. These reforms, aimed at modernizing the Code and aligning it with international standards, redefine Argentina's airspace and the definition of civil aviation and its components. The article also highlights the hierarchy of legal sources within the Code and raises concerns about the constitutional validity of implementing such significant changes through a decree.

Keywords:

Argentina - Aviation – Code - Airspace – Sources

* Abogado. Solicitor of England and Wales (np). Profesor adjunto interino, Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires.

INTRODUCCIÓN

El título I del Código Aeronáutico de la República Argentina (en adelante “Código de 1967”, “Código de 1967(2023)” o “Código Aeronáutico”), denominado “Generalidades”, está compuesto por los arts. 1° y 2° y contiene normas relativas a los ámbitos espacial y material de aplicación por un lado y, por el otro, a las fuentes y su orden de prelación. Como puede apreciar el lector, se trata de la puerta de entrada al régimen. Como tal, es de vital importancia comprender y poder explicar el alcance correcto de esta normativa. Los artículos 181 y 182 del DNU 70/2023 (BO 21/12/2023), establecieron la nueva redacción para ambos artículos. En este trabajo nos proponemos un análisis contextual de las normas en cuestión, es decir, desde la perspectiva de su relevancia sistémica en marco normativo del Código Aeronáutico.

1. ANTECEDENTES

1.1. El Código de 1954

El Título I “Generalidades” del Código Aeronáutico de 1954 (ley 14.307 BO 18/08/1954, en adelante “Código de 1954”), sancionado al amparo del mandato de la Constitución de 1949 (art. 68 inc. 11), es el antecedente legislativo inmediato del Título I del Código de 1967. La sanción del Código de 1954, al igual que la del actual, fue acompañada de la Exposición de Motivos correspondiente y de notas explicativas y concordancias. Como sabemos, tanto las notas explicativas como las concordancias no tienen valor de fuente legal por lo que el intérprete no está obligado a seguirlas salvo en la medida que pondere su rigurosidad desde una perspectiva meramente doctrinaria ⁽¹⁾.

Los redactores de 1954 creyeron conveniente iniciar el articulado del código incorporando al derecho interno las previsiones de las Convenciones de París de 1919 (en adelante “París 1919”) y Chicago de 1944 (en adelante “Chicago 1944”) ⁽²⁾. Ambos instrumentos internacionales se encontraban ratificados por la República Argentina.

⁽¹⁾ Son válidos en tal sentido, los comentarios de Julio Chiappini respecto al valor de las notas al Código Civil (derogado). En esta tesitura, en materia de legislación aeronáutica, las notas explicativas y las concordancias al Código de 1954 y al vigente, tienen el propósito de guiar al intérprete en los pormenores de entramados normativos sumamente complejos y cambiantes. Su valía se encuentra en directa proporción a la medida en que cumplen ese cometido. Las reformas establecidas por el DNU 70/2023, más allá de lo que puede extraerse de los considerandos, no fueron acompañadas de notas explicativas y concordancias. Ver CHIAPPINI, Julio, “Las notas al Código Civil”, en *El Derecho – Legislación Argentina*, Tomo 2011, Buenos Aires, 21.12.2011, cita digital ED-DCCLXXII-828.

⁽²⁾ Asimismo, se citan como fuentes, el Código uruguayo de 1942 (art. 1° y 4°); Código de la Navegación de Italia de 1942 (art. 3°), proyecto chileno (artículo 5°); Código brasileño de 1938 (art. 1°); anteproyecto Méndez Gonçalves, Ruiz Moreno y García (artículos 1° y 3°).

Tanto París 1919 como Chicago 1944 ajustan su ámbito de aplicación a la aeronáutica civil (arts. 1° y 30 de París 1919 y arts. 1°, 2° y 3° de Chicago 1944). Asimismo, ambos se refieren a la soberanía de los estados miembro sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y sus aguas territoriales adyacentes (art. 1°, París 1919 y arts. 1° y 2° de Chicago 1944).

1.2. *El Código de 1967*

La Exposición de Motivos que acompañó la sanción del Código de 1967 (ley 17.285, BO 23/3/1967), es clara sobre los términos en que los redactores quisieron innovar respecto del código anterior. En efecto, según reza dicha exposición firmada por Federico Videla Escalada, Néstor H. Errecart y Héctor Perucchi: “De ahí que en el proceso de actualización de sus disposiciones —proceso obligado por las razones de que precedentemente se ha hecho mérito— se haya cuidado de mantener intactas las instituciones regidas por la ley 14.307 que la experiencia y aplicación han demostrado idóneas y adecuadas. Solo se ha procedido a sustituirlas o modificarlas, cuando ellas no se ajustan a nuestras actuales normas constitucionales o la política seguida con posterioridad a la sanción del decreto 12.507/56 o a los avances del Derecho Aeronáutico”⁽³⁾.

Respecto del Título I del Código de 1954, los redactores de 1967 consideraron oportuno redistribuir el contenido y:

a) Mantener la expresión “aguas jurisdiccionales” y eliminar la referencia a las líneas verticales como modo de delimitar el perímetro (o frontera vertical) del espacio aéreo. De tal forma la determinación de los límites vertical y horizontal queda librada a los métodos que de tiempo en tiempo se consideren apropiados para tal fin.

b) Aclarar el concepto de aeronáutica civil en cuanto comprende el empleo de aeronaves privadas y públicas, incluyendo en su ámbito aplicación a las de aduana, policía y militares. De tal manera, el Código de 1967 amplía su ámbito de aplicación *ratio navis* a las aeronaves públicas excepto las militares a las que, no obstante, se les aplican las normas sobre circulación, responsabilidad y socorro. La eventual excepción a las normas sobre circulación (apartamiento en el marco de la ejecución de “funciones específicas”) se establece ahora con carácter general para todas las aeronaves públicas y no solo para las militares.

c) Incluir un orden de prelación de fuentes (nuevo art. 2° en el Código de 1967).

⁽³⁾ Código Aeronáutico de la República Argentina, AZ Editora, 7° edición, Buenos Aires, 2003, pág. XV.

El siguiente esquema permitirá comparar los textos de 1954 y 1967:

Cuadro 1

	Código de 1954	Código de 1967
Título I	Generalidades	Generalidades
Art. 1°	Este código regirá la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina y el espacio que lo cubre circunscrito por líneas verticales en su perímetro. A efectos de este Código se entenderá que aeronáutica civil es el conjunto de actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves, excluidas las militares, de aduana y de policía. Para las aeronaves militares nacionales, rigen solamente las normas relativas a la circulación aérea, así como las complementarias que a ese respecto dicte la autoridad aeronáutica. Sin perjuicio de ello cuando en virtud de sus funciones específicas, tales aeronaves deban apartarse de estos preceptos, deberán comunicarlos previamente a la autoridad competente, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que correspondan.	Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares. Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicar dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.
Art. 2°	A los efectos de este Código, el territorio comprende las aguas jurisdiccionales. Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje ⁽⁴⁾.	Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso. Las normas del libro I del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.

⁽⁴⁾ Este último párrafo, relativo al acuatizaje, sería a la postre insertado como párrafo tercero del art. 3° por los redactores del Código de 1967 (circulación aérea).

El Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023 (BO 21/12/2023, vigencia 29/12/2023, en adelante “DNU 70/2023”), Título IX AEROCOMERCIAL – Capítulo I (Código Aeronáutico Ley 17.285), arts. 181 – 245, reforma varios artículos del Código de 1967. Dado su carácter, no podemos esperar conocer los términos del debate que condujo a la redacción y emisión del decreto. No surgen de los considerandos del DNU 70/2023 ⁽⁵⁾ indicios de las fuentes que nutrieron el contenido de los artículos 181 y 182 que, como adelantamos, son los que dan una nueva redacción a los artículos integrantes del Título I del CA. No obstante, la simple lectura de los nuevos textos permite apreciar que los mismos habrían sido adoptados —en esencia— del Proyecto elaborado por la Profesora Doctora Griselda D. Capaldo bajo el auspicio de la OACI y del CONICET y presentado a la entonces Subsecretaría de Transporte Aerocomercial con fecha 3 de diciembre de 2010 (en adelante “Proyecto Capaldo”) ⁽⁶⁾. Como corresponde a la propuesta de un nuevo cuerpo sistemático de normas o código, ese valiosísimo proyecto pretendió una reforma integral de la legislación aeronáutica.

En lo que al Título I respecta, el Proyecto Capaldo incluía reformas tendientes a armonizar el derecho interno con el internacional vigente para la República Argentina y a incorporar innovaciones de carácter progresivo respecto del régimen vigente ⁽⁷⁾. Asimismo, en el aspecto estructural, el Proyecto Capaldo contenía un Título I más comprensivo que el vigente, denominado “Disposiciones Generales”, dividido a su vez en dos capítulos, el primero sobre ámbitos de aplicación y fuentes y el segundo sobre ley aplicable, jurisdicción y competencia.

⁽⁵⁾ Considerandos del DNU 70/2023 (parte pertinente) “Que, en otro orden, la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial, pilar fundamental no solo de su integración federal, sino fundamentalmente del desarrollo económico y turístico. Que, por eso, es imperativo un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas. Que estos objetivos requieren derogar la Ley N° 19.030, el Decreto - Ley N° 12.507 del 12 de julio de 1956 y el Decreto N° 1654 del 4 de septiembre de 2002, e introducir modificaciones en el CÓDIGO AERONÁUTICO; todo ello con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector”.

⁽⁶⁾ CAPALDO, Griselda D., *Proyecto de Código Aeronáutico*, Proyecto ICAO/ARG/07/803, Buenos Aires, 3 de diciembre de 2010.

⁽⁷⁾ CAPALDO, Griselda D., *Proyecto... Op. Cit.*, pág. 8-9 (I.- Principios rectores). El proyecto también incorpora institutos que habrían surgido a partir de las prácticas consuetudinarias, aunque este aspecto no es relevante a los efectos del análisis que aquí presentamos del Título I.

El siguiente esquema permitirá comparar los textos de 1967 y 2023:

Cuadro 2

	Código de 1967	Código de 1967 (2023)
Título I	Generalidades	Generalidades
Art. 1°	Este código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre. A los efectos de este código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares. Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas referentes a circulación aérea, se comunicar dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad aeronáutica, a fin de que sean adoptadas las medidas de seguridad que corresponda.	Este Código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, su mar territorial y aguas adyacentes y el espacio aéreo que los cubre. El ámbito de aplicación de este Código se extiende asimismo a todos aquellos espacios en los que la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía, conforme a y en cumplimiento de los tratados internacionales de los que es parte. A reserva de los tratados internacionales vigentes para la República, la Argentina tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, su mar territorial y sus aguas adyacentes. El ámbito espacial aéreo mencionado en el presente y en los párrafos precedentes se denomina en adelante “espacio aéreo argentino”.
Art. 2°	Si una cuestión no estuviese prevista en este código, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso. Las normas del libro I del Código Penal se aplicarán a las faltas y los delitos previstos en este código, en cuanto sean compatibles.	La aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial. A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general. 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. 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.

	Código de 1967	Código de 1967 (2023)
Título I	Generalidades	Generalidades
Art. 2°		La aeronáutica civil en la República Argentina se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias. Si una cuestión no estuviese prevista en esta ley ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común.

Para concluir esta breve reseña de los antecedentes, no puedo dejar de mencionar la cuestión de la validez de la reforma operada a través del DNU 70/2023. El estado de excepción, idea acuñada por Karl Schmidt y renovada por Giorgio Agamben⁽⁸⁾, mantiene plena vigencia en la actualidad. Asistimos a una silenciosa degradación del andamiaje jurídico democrático tal como lo conocemos. En esa tesitura, la reforma del Código Aeronáutico mediante DNU merece —al menos— la atención de los juristas. En efecto, la reforma no cumple con los requisitos constitucionales que habilitan al Poder Ejecutivo Nacional a utilizar su potestad legisferante ante la necesidad y la urgencia. En primer lugar, porque no se advierte que existan tales circunstancias y en segundo, porque no estarían dados los demás requisitos objetivos establecidos por el art. 99 inc. 3 de la Constitución de la Nación Argentina (en adelante “CN”). Ínterin, la reforma se encuentra vigente y habrá que esperar que tanto el Congreso Nacional⁽⁹⁾ como los órganos competentes del Poder Judicial de

⁽⁸⁾ AGAMBEN, Giorgio, *Estado de excepción. Homo sacer II. I* (traducción de Flavia Costa e Ivana Costa), 6° edición, Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2004.

⁽⁹⁾ La ley 26.122 (BO 7/6/2006) tiene por objeto regular el trámite y los alcances de la intervención del Congreso respecto de los decretos que dicta el Poder Ejecutivo: a) De necesidad y urgencia; b) Por delegación legislativa; c) De promulgación parcial de leyes. En ese marco, el 14/03/2024, tras más de ocho horas y media de sesión la cámara de senadores rechazó, con 42 votos negativos, 25 positivos y 4 abstenciones, el DNU 70/2023 y el expediente —a la fecha en que escribo estas líneas— se encuentra en la cámara de diputados para su tratamiento. La ley citada solo habilita al Congreso al rechazo o aprobación total, no pudiendo introducir enmiendas, agregados o supresiones al texto del Poder Ejecutivo, debiendo circunscribirse a la acepta-

la Nación ⁽¹⁰⁾ resuelvan sobre la cuestión. Asimismo, el Poder Ejecutivo podría enviar, o el Congreso tratar por iniciativa propia, un proyecto de Código que reemplace al actual cuyo articulado ha sido modificado de manera parcializada por normas de dudosa constitucionalidad.

2. ÁMBITO ESPACIAL DE APLICACIÓN

2.1. *El marco del derecho internacional*

El derecho internacional público rige muchos aspectos de nuestra vida diaria ⁽¹¹⁾. De modo indirecto, la normativa internacional condiciona la vida de los particulares que habitan en cada uno de los estados que integran la denominada comunidad internacional. La aviación en este sentido no es ajena.

El aprovechamiento del espacio aéreo, como el de los espacios acuáticos, se encuentra determinado en la actualidad primordialmente por normas de derecho internacional. Ya señalamos arriba entre los antecedentes a las Convenciones de París 1919 y Chicago 1944. La primera establece en su art. 1° que los Estados “reconocen que toda potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio” y que “se entenderá por territorio de un Estado el territorio nacional metropolitano y colonial y las aguas territoriales adyacentes a ese territorio” ⁽¹²⁾. A su turno Chicago 1944

ción o rechazo de la norma mediante el voto de la mayoría absoluta de los miembros presentes (art. 23, ley 26.122). Cabe destacar que el rechazo por ambas cámaras, de ocurrir, implicará la derogación del DNU 70/2023 (resultando aplicable lo establecido por el art. 5 del Código Civil y Comercial de la Nación —anterior art. 2 del Código Civil—), quedando a salvo los derechos adquiridos durante su vigencia (art. 24, ley 26.122).

⁽¹⁰⁾ Entre otros cuestionamientos en instancia judicial cabe mencionar, en materia de aeronáutica, el expediente “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/amparo”, expediente 20209/2023, que tramitara ante la justicia nacional en lo civil y comercial federal de la Capital Federal, donde la pretensión fue rechazada en primera (14/2/2024) y segunda instancia (16/4/2024). El comentario de ambos fallos excede el objeto del presente trabajo.

⁽¹¹⁾ Conf. TRAVIESO, Juan Antonio, *Derecho Internacional Público*, 1° edición, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 2012, p. 2.

⁽¹²⁾ Texto tomado de la traducción oficiosa que contiene la ley 12.152 (BO 7/5/1935), mediante la cual se aprueba la adhesión del gobierno argentino a la “Convención para la reglamentación de la Navegación Aérea Internacional”, firmada en París el 13 de octubre de 1919, con las modificaciones introducidas por los protocolos de 1 de mayo de 1920, 27 de octubre de 1922, 30 de junio de 1923, 15 de junio de 1929 y 11 de diciembre de 1929. El texto oficial en inglés reza:

Article 1.

“The High Contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.

For the purpose of the present Convention, the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto”.

prescribe en su art. 1° que los “Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio” mientras que el art. 2° aclara que a “los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado”⁽¹³⁾. Como nos hace notar el profesor Ron Bartsch, la intención de estas convenciones no fue crear el principio de soberanía absoluta, sino reconocerlo. Es decir, la redacción responde a la impronta de declarar un estado de cosas preexistente⁽¹⁴⁾.

Nótese que ambas convenciones no se refieren a los límites concretos de esas “aguas territoriales adyacentes”. El debate por la delimitación de los espacios acuáticos tenía lugar por carriles paralelos. No es del caso reproducir aquí una extensa crónica de los hitos que precedieron a la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (en adelante “CNUDM”) la que fue adoptada por la República Argentina en 1995⁽¹⁵⁾. Baste indicar que la misma, al igual que los intentos de codificación anteriores, reproduce en gran medida preceptos aceptados por la comunidad internacional como costumbre internacional (*international customary law*)⁽¹⁶⁾.

2.2. El derecho interno

Argentina no solo es parte de la CNUDM, sino que, además, previo a ratificarla y sobre la base de los principios contenidos en la misma, había sancionado la ley 23.968 (BO 05/12/1991) de espacios marítimos (en adelante “LEM”). La LEM abrogó la ley 17.094 (BO 10/01/1967) cuyo art. 1° establecía que “la soberanía de la Nación Argentina se extiende al mar adyacente a su territorio hasta una distancia de doscientas millas marinas, medidas desde la línea de las más

⁽¹³⁾ El Convenio sobre aviación civil internacional fue firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y entró en vigor a nivel mundial el 4 de abril de 1947. La República Argentina adhirió al mismo mediante dec.-ley 15110/1946 del 4/6/1946 (ratificado por la ley 13891, BO 15/12/1949). Aquí se reproduce el texto auténtico del Convenio en español, según el Protocolo de Buenos Aires del 24/09/1968 (en vigor desde el 24/10/1968), relativo a un texto auténtico trilingüe. Chicago 1944 cuenta a la fecha con 193 estados parte (se puede consultar su estatus en el siguiente enlace: https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=0800000280163d69&clang=_en, última visita 28/08/2024).

⁽¹⁴⁾ BARTSCH, Ron, *International Aviation Law*, 2° edición, Londres, Routledge, 2018, p. 12.

⁽¹⁵⁾ Ley 24.543 (BO 19/10/1995), por la que se aprueba la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada por la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo Relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptados el 30 de abril de 1.982 y el 28 de julio de 1.994, respectivamente. A nivel mundial, la CNUDM entro en vigor a partir del 16 de noviembre de 1994 y a la fecha cuenta con 169 estados parte (para el estatus: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/StatusTablesEnglish.pdf, última visita 28/8/2024).

⁽¹⁶⁾ Estados Unidos no es parte de la CNUDM. No obstante haber participado de la tercera conferencia sobre derecho del mar (1974 Caracas Venezuela – 1982 Montego Bay Jamaica), no la firmó. Sin embargo, ha considerado este instrumento como una codificación del derecho internacional consuetudinario vigente.

bajas mareas”. Estas normas son esenciales para establecer los límites marítimos y la frontera aérea (a que se hace mención en varios artículos y cuya violación acarrea las penas establecidas por el art. 223 del Código Aeronáutico) y el ámbito espacial de aplicación de las normas emitidas por el estado argentino ⁽¹⁷⁾.

Si bien tanto la ley de la navegación 20.094 (BO 15/1/1973, en adelante “LN”) como el Código de 1967 son normas que se dictaron con anterioridad a los desarrollos que acabamos de comentar, no es menos cierto que el debate sobre la anchura del mar territorial (espacio soberano) como de los límites a la jurisdicción que pudieran pretender ejercer los estados ribereños más allá de ese mar territorial, es decir en “alta mar”, data de mucho tiempo antes ⁽¹⁸⁾. Por ello ambos legisladores, tanto el de 1967 (y los redactores del Código de 1954) como el de 1973 prefirieron dejar el tema librado a lo que estableciera la legislación específica ⁽¹⁹⁾. En el caso de la LN, su art. 7° se refiere claramente a las “restricciones impuestas por el derecho internacional público”.

Asimismo, quisiera destacar dos hitos que es válido tener en cuenta en esta instancia. Me refiero a la reforma constitucional de 1994 que adjudica a los tratados internacionales, de los que el estado argentino es parte, rango superior a las leyes (art. 75 inc. 22, CN). Por otro, la reforma integral del derecho privado argentino que tuvo lugar con la sanción del Código Civil y Comercial de la Nación (ley 26.994, BO 7/10/2014, en adelante Cód. Civ. y Com.).

El art. 235 del Cód. Civ. y Com. establece al respecto que son bienes pertenecientes al dominio público del estado, excepto lo dispuesto en leyes especiales “a) el mar territorial hasta la distancia que determinen los tratados internacionales y la legislación especial, sin perjuicio del poder jurisdiccional sobre la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Se entiende por mar territorial el agua, el lecho y el subsuelo;” y “e) el espacio aéreo suprayacente al territorio y a las aguas jurisdiccionales de la Nación Argentina, de conformidad con los tratados internacionales y la legislación especial;...”.

2.3. La nueva redacción del art. 1° del Código Aeronáutico.

2.3.1. Las libertades de alta mar y el derecho aeronáutico.

Como se puede apreciar en el **Cuadro 2** arriba, el art. 181 del DNU 70/2023 ha modificado la redacción del art. 1° del Código Aeronáutico.

⁽¹⁷⁾ No nos referimos aquí a los casos de aplicación extraterritorial de las leyes internas. Conf. ROMERO BASALDÚA, Luis C., *Derecho Marítimo*, 2° edición, Lerner, Córdoba, 1996, pp. 175-191.

⁽¹⁸⁾ La primera conferencia tuvo lugar bajo el auspicio de la Liga de las Naciones en La Haya en 1930.

⁽¹⁹⁾ Como sostiene Romero Basaldúa, op. cit., pág. 186, la referencia en esa época debía remitir a los preceptos de la ley 17.094, que sería abrogada por la ley 23.968 (1991) y luego por la incorporación de la CNUDM al ordenamiento argentino.

Recordemos que los considerandos del decreto ⁽²⁰⁾, que como todo acto de la administración debe encontrarse debidamente fundado (máxime tratándose de un DNU), se desprende que la intención del PEN con la reforma ha sido lograr un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas, objetivo para el cual entre otros se requería *introducir modificaciones en el Código Aeronáutico; todo ello con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector*.

En lo que sigue, trataré de explicitar la interpretación que creo correcta de la nueva norma y en su caso haré las críticas que considero oportunas en la inteligencia de que no compete al jurista proponer interpretaciones derogatorias sino en todo caso nuestra función es asignar a los textos legales el sentido más apropiado en armonía con el resto del ordenamiento.

Veamos. No cabe duda de que la intención del PEN ha sido incorporar al esquema conceptual aeronáutico, los desarrollos en materia de derecho internacional público sobre delimitación de espacios acuáticos y por ende del espacio aéreo que los cubre. Este debate no es novedoso. Apenas concluida la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (UNCLOS III), varios autores señalaron las ambigüedades a que daría lugar la Convención y los peligros de que algunos estados quisieran extender su soberanía sobre el espacio aéreo que cubre las aguas adyacentes al mar territorial, postura no solo en un todo contraria a la costumbre internacional vigente a la época sino también a la necesaria uniformidad que es deseable respecto de la normativa de OACI para la gobernanza de la aviación en espacios no sujetos a la soberanía de los estados (art. 12, Chicago 1944) ⁽²¹⁾.

2.3.2. Ampliación del ámbito de aplicación

La nueva redacción del art. 1º, párrafo 1º del Código sustituye el concepto de “aguas jurisdiccionales” por el de “mar territorial y aguas adyacentes”. De manera tal que el ese cuerpo legal rige la aviación civil que se desarrolla tanto en el territorio nacional, como en el mar territorial como en las aguas adyacentes y el espacio aéreo que los cubre ⁽²²⁾.

⁽²⁰⁾ Ver nota 5.

⁽²¹⁾ HAILBRONNER, Kay, “Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea”, *American Journal of International Law* 77, no. 3 (July 1983), pp. 490 y ss.

⁽²²⁾ alguna crítica sugiere que el PEN habría confundido el espacio aéreo con el territorio. Creo que esas críticas no son acertadas. No cabe duda de que la aviación como tal se desarrolla principalmente mediante la circulación por el aire. Pero esto no nos debe hacer perder de vista que la inmensa porción del comercio aéreo y una gran cantidad de servicios conexos regulados por el Código tienen lugar desde la superficie (incluso desde el espacio exterior). En todo caso, como la mayoría de los conceptos del derecho, se trata de ficciones que es necesario comprender no en sentido lato o vulgar sino técnico y en el contexto (sub)sistémico en el cual les toca tener operatividad.

Se nota aquí el primer apartamiento de la normativa internacional e interna que citamos anteriormente. Recordemos que tanto París 1919 como Chicago 1944 se refieren a “aguas territoriales adyacentes”. En el vocabulario empleado por el Derecho del Mar, en el mar territorial (y el espacio aéreo que lo cubre) cada estado es soberano y solo se reconoce el derecho de sobrevuelo y esca-la técnica (libertades técnicas o no comerciales) para aeronaves civiles bajo ciertas condiciones (Chicago 1944 art. 5° para servicios aéreos no regulares y art. 1° sección 1 del Acuerdo de Tránsito ⁽²³⁾ para servicios aéreos regulares), en cambio en Alta Mar el paradigma es la libertad de sobrevuelo. En efecto, en la Zona Contigua (art. 33, CNUDM) y en la más extensa Zona Económica Exclusiva o ZEE (ambas son parte de alta mar) todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan de las libertades de navegación y *sobrevuelo* y de tendido de cables y tuberías submarinos a que se refiere el artículo 87 de la CNUDM, y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, *aeronaves* y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con las demás disposiciones de la CNUDM (art. 58.1, CNUDM) ⁽²⁴⁾.

Una perplejidad adicional se suscita cuando el intérprete se aproxima al 2° párrafo del art. 1° del Código 1967(2023). Allí se establece que el ámbito de aplicación del Código se extiende “asimismo” a todos aquellos espacios en los que la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía, “conforme a y/o en cumplimiento de” ⁽²⁵⁾ los tratados internacionales de los que es parte. Una interpretación literal parece sugerir que el PEN quiso incluir en este 2° párrafo supuestos no incluidos en el anterior. Entonces, ¿cuáles pueden ser esos otros espacios soberanos o de jurisdicción del estado argentino no nombrados antes? La nota al art. 2° del Proyecto Capaldo, idéntico en este aspecto, indica que se trata de una norma de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico. Mediante la misma se pretendía adecuar el ámbito de aplicación del Código a ciertos tratados internacionales suscriptos por la República Argentina. Allí se refiere de manera redundante a la ZEE de la CNUDM

⁽²³⁾ El Convenio relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales fue firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y entró en vigor a nivel mundial el 4 de abril de 1947. La República Argentina adhirió al mismo mediante dec.-ley 15110/1946 del 4/6/1946 (ratificado por la ley 13891, BO 15/12/1949). Entro en vigor a nivel mundial el 20/1/1945, aunque para comprender su verdadera eficacia es necesario tener presente entre otros el momento en que lo ratificaron Canadá, ex-URSS y Brasil. Actualmente cuenta con 135 estados miembro.

⁽²⁴⁾ La bastardilla nos pertenece. Ver SERDY, Andrew, “Public International Law aspects of shipping regulation”, en BAATZ, Ivonne (editora), et al., *Maritime Law*, 5° edición, Londres, Routledge, 2020, p. 341. En igual sentido, TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, 4° edición, Cambridge University Press, Cambridge, 2023, p. 135, quien afirma que la libertad de sobrevuelo solo puede ser objeto de la jurisdicción del estado ribereño en la ZEE cuando tenga por finalidad la exploración o explotación de recursos.

⁽²⁵⁾ El entrecomillado nos pertenece. La redacción es poco feliz desde el punto de vista gramatical. Esta anomalía se repite a lo largo de todo el articulado modificado por el DNU 70/2023, en gran parte debido a la traducción errónea de ciertos anglicismos.

(ya mencionada como fuente del art. 1° del Proyecto, hoy párrafo 1° del art. 1° del Código 1967(2023)), y agrega el Tratado Antártico ⁽²⁶⁾ y sus leyes (incluyendo los protocolos aprobados por el Congreso Nacional) y decretos complementarios. Recordemos que el sistema del tratado antártico tuvo y tiene por finalidad conjurar los reclamos de soberanía de los estados miembro. En las zonas allí determinadas ningún estado ejerce soberanía ni jurisdicción plenas (artículo IV(2) del Tratado Antártico), aunque puede mantener latente sus reclamos de tal.

Sorteados los interrogantes que genera el párrafo 2°, nos acercamos al 3° párrafo del art. 1° del Código 1967(2023), que —según adelantamos— es el que consideramos de mayor opacidad. En efecto, luego de extender su ámbito de aplicación a espacios gobernados por el régimen de libertades de alta mar (aguas adyacentes al mar territorial) (art. 1°, párrafo 1°), y al sector antártico (art. 1°, párrafo 2°), el Código continúa afirmando que “a reserva de los tratados internacionales vigentes para la República, la Argentina tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, su mar territorial y sus aguas adyacentes. El ámbito espacial aéreo mencionado en el presente y en los párrafos precedentes se denomina en adelante ‘espacio aéreo argentino’”.

Como señalan Zunarelli y Comenale Pinto, “sobre los principios conocidos en la materia viene a interferir la institución, en la legislación interna de varios Estados costeros, de una zona de seguridad aérea, mediante intervenciones de dudosa legitimidad sobre el principio de libertad de vuelo sobre las aguas internacionales (que la comunidad internacional no ha sustancialmente contestado)” ⁽²⁷⁾.

Es en esta tesitura que debe evaluarse la nota al art. 3° del Proyecto Capaldo, cuyo texto corresponde con exactitud al actual art. 1° párrafo 3° del Código Aeronáutico. Allí la autora confirma que se trata de una norma de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico. Se trata de un artículo nuevo que se propone innovar sobre el estado de cosas existente y ampliar el ámbito soberano del estado argentino ante el supuesto silencio de la CNUDM al respecto (que extrae del juego de los arts. 33 y 56 CNUDM). Asimismo, sostiene que la CNUDM tiene un ámbito de incumbencia ajeno a cuestión de la soberanía de los estados sobre el espacio aéreo que cubre las aguas adyacentes a su mar territorial (ZEE). Finalmente, con esta incorporación, según la autora, Argenti-

⁽²⁶⁾ Ley 18.502 (BO 05/05/1961), por la que el Congreso Nacional ratifica (aprueba) “el Tratado Antártico suscripto en la ciudad de Washington el día 1° de diciembre de 1959 por la República Argentina, Australia, Bélgica, Chile, la República Francesa, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, La Unión del África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América.

⁽²⁷⁾ La traducción nos pertenece, ver ZUNARELLI, Stefano et COMENALE PINTO, Michele M., *Manuale di Diritto della Navigazione e dei Transporti*, 5° edición, Wolters Kluwer, Milán, 2023, pp. 156-157 con cita de M de Juglart, *Traité de Droit Aérien*, I, París 1989, p. 590 y N. Mateesco Matte, *De la mer territoriale à l’air “territoriale”*, París, 1965, pp. 143 y ss.

na se posicionaría en una suerte de vanguardia entre los Estados que lideran el desarrollo progresivo del derecho internacional aeronáutico ⁽²⁸⁾.

Una vez determinado el “espacio aéreo argentino”, la reforma proyecta el concepto a las instituciones fundamentales del código y por ende regula sobre la circulación aérea que tiene lugar en el mismo (art. 3°), abandono de aeronaves (art. 76), investigación de accidentes (art. 190), pesos y medidas (art. 230) y especialmente en materia de ley aplicable y jurisdicción y competencia (arts. 197 a 201) y fiscalización (art. 202), e indirectamente sobre el delito de violación de frontera (art. 223) al que hicimos referencia. El análisis de estas normas excede el marco de este trabajo.

Para concluir esta parte, baste señalar que todo Estado es responsable por seguridad en el espacio aéreo que reclama para sí como parte de su soberanía. Como consecuencia, con la ampliación del “espacio aéreo argentino” el estado no solo se ha comprometido a resguardar la seguridad en el mismo, sino que al mismo tiempo será responsable civilmente por cualquier omisión que pudiera afectar el cumplimiento de esa “garantía de seguridad” ⁽²⁹⁾.

3. ÁMBITO MATERIAL DE APLICACIÓN

3.1. *Aeronáutica civil: definición y componentes*

Habiendo ensayado una síntesis de los antecedentes del Título I y pasado revista del debate sobre nuevo ámbito espacial de aplicación de las normas del Código Aeronáutico, ahora nos toca abordar el tema de su ámbito de aplicación material o por el objeto. Debemos responder la pregunta: ¿qué hechos, qué actos y en general qué actividades regula el Código Aeronáutico? Como adelantamos, tanto las Convenciones de París 1919 como Chicago 1944 tienen por objeto regular la aeronáutica civil, más ninguna de ellas la define y por ello, el ámbito de aplicación material se deduce de su articulado (arts. 1° y 30 de París 1919 ⁽³⁰⁾ y arts. 1°, 2° y 3° de Chicago 1944 ⁽³¹⁾).

Como sabemos, tanto los redactores de 1954 como los de 1967 tuvieron como intención ajustar la legislación interna a las previsiones de las convenciones internacionales de las cuales Argentina era parte. El DNU 70/2023, como veremos a continuación, vino modificar ciertos aspectos cualitativos.

⁽²⁸⁾ Capaldo, Griselda, Proyecto... op. cit., pp. 13-14.

⁽²⁹⁾ ZUNARELLI et COMENALE PINTO, op. cit., p. 157, donde citan el caso del desastre aéreo de Ustica (ocurrido en el Mar Tirreno el 27/6/1980). Asimismo, COMENALE PINTO, Michele, “*Lo spazio aereo e la sua sicurezza: spunti nuovi da un vecchio disastro*”, disponible en: https://www.giureta.unipa.it/2014/07_Comenale_DirNav_06102014.pdf (última visita 28/8/2024).

⁽³⁰⁾ Ver nota 12.

⁽³¹⁾ Ver nota 13.

Hay aquí una relación de género a especie que no se puede soslayar. En efecto, la “aeronáutica civil” es definida por el art. 2° del Código de 1967(2023) como *el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general*. Es decir, que la aeronáutica civil incluiría un aspecto que podríamos llamar estático o abstracto (el hecho técnico de navegar, circular o desplazarse por el espacio aéreo) y otro dinámico (las relaciones jurídicas derivadas del comercio aéreo en general). Sin embargo, la inclusión de este último componente en la definición podría generar alguna confusión.

Para conjurar cualquier opacidad, debe quedar claro que la aeronáutica civil comprende la aeronáutica comercial y la aeronáutica general⁽³²⁾, esta última definida por exclusión de la primera⁽³³⁾.

La “aeronáutica comercial”⁽³⁴⁾ es ahora declarada un servicio esencial (art. 2°, Código 1967(2023)) y es definida como aquella que *comprende los servicios esenciales de transporte aéreo y los de trabajo aéreo* (art. 91, Código 1967[2023]).

La reconocida esencialidad de la aeronáutica comercial redundaría en la necesidad de preservar la regularidad de la prestación de los servicios que la componen frente a posibles interrupciones, en particular aquellas de carácter voluntario⁽³⁵⁾.

Las normas mencionadas proyectan su función delimitativa de manera sistemática a todo el articulado del Código, en particular, cabe mencionar las prescripciones del Título XI en cuanto se refieren a ley aplicable, jurisdicción

⁽³²⁾ Ver ADRAGNA, Eduardo, “Aviación general en la República Argentina”, Revista de Derecho Comercial y de las Obligaciones, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, Tomo 2010-B, pp. 631 y ss.

⁽³³⁾ El proyecto elaborado por el Profesor Doctor Mario O. Folchi (en adelante “Proyecto Folchi”), agrega un nuevo componente a la aeronáutica civil, ampliando el ámbito material de aplicación del CA a la “actividad aeroportuaria” (cuyos contornos son definidos en los arts. 47 a 50 del proyecto). De tal manera otorga un rol protagónico a la regulación sobre infraestructura y actividades conexas. El Proyecto Folchi puede ser consultado en: <https://www.casi.com.ar/sites/default/files/Proy.CA%20Folchi.pdf> (última visita 27/08/2024).

⁽³⁴⁾ El art. 2 del Código 1967(2023) se refiere a la “aeronáutica civil aerocomercial” creemos que se trata de un error de redacción que no implica la creación de un *tertium genus* o tercer capítulo de la aeronáutica civil más allá de la comercial o general.

⁽³⁵⁾ El art. 97 del DNU 70/2023 reforma el art. 24 de la ley 25.877 cuya parte pertinente establece ahora: “Los conflictos colectivos que pudieren afectar la normal prestación de servicios esenciales o actividades de importancia trascendental, quedan sujetos a las siguientes garantías de prestación de servicios mínimos. En lo que respecta a la prestación de servicios mínimos, en el caso de los servicios esenciales, en ningún caso podrá negociarse o imponerse a las partes una cobertura menor al setenta y cinco por ciento (75%) de la prestación normal del servicio de que se tratare. Se considerarán servicios esenciales en sentido estricto, las actividades siguientes: d. La aeronáutica comercial y el control de tráfico aéreo y portuario; incluyendo balizamiento, dragado, amarre, estiba y remolque de buques...”

y competencia (arts. 197 – 201) y del Título XII en cuanto a fiscalización y procedimiento (arts. 202 – 207) y Título XIII sobre faltas y delitos, etc.

3.2. *Aeronaves públicas*

La Convención de Chicago 1944 se aplica a las aeronaves civiles y excluye de su articulado a las aeronaves públicas (art. 3° a). Son aeronaves públicas aquellas que la convención denomina como “de Estado”, es decir, las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía, no refiriéndose a las postales (art. 3° b) Chicago 1944). Estas aeronaves no gozan de los derechos de sobrevuelo y escala técnica reconocidos a las aeronaves civiles por la Convención (art. 3° c) y el Acuerdo de Transito mientras que los Estados contratantes deben tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado (art. 3° d).

El ámbito de aplicación del Código Aeronáutico incluye a las aeronaves privadas y públicas de las cuales excluye las militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia. No obstante la exclusión, a las mencionadas se le aplican las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento (art. 2°, párrafo 2°, Código de 1967(2023)). El articulado guarda silencio sobre los vuelos públicos, es decir, viajes efectuados por aeronaves públicas en ejercicio de transporte benévolo, gratuito o de fomento. Tampoco se menciona el transporte de funcionarios públicos ya sea en aeronaves privadas del Estado (o públicas no en el ejercicio de sus funciones específicas) ⁽³⁶⁾.

4. FUENTES, ORDEN DE PRELACIÓN Y MÉTODO

4.1. *El derecho aeronáutico*

Conforme Videla Escalada, el derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella ⁽³⁷⁾. Se trata de una rama autónoma del derecho, de autonomía relativa. Algunos autores han sostenido la tesis de la *unitarietà* del derecho marítimo y el derecho aeronáutico en el derecho de la navegación ⁽³⁸⁾. En nuestro país, ambas actividades se encuentran reguladas por sendos

⁽³⁶⁾ Ver Schinca, Fabián, Impacto del DNU 70/2023 en la aviación civil, La Ley, diario del 12/04/2024, p. 3.

⁽³⁷⁾ Conf. Videla Escalada, Federico N., Manual de Derecho Aeronáutico, 3° edición, con la colaboración de María Luisa Casas de Chamorro Vañasco, Zavallia, Buenos Aires, 2000, p. 7.

⁽³⁸⁾ Sobre las relaciones entre el Derecho de la Navegación y el Derecho Aeronáutico, más allá de la célebre polémica entre Scialoja y Ambrosini, ver: Chami, Diego E., Curso de

cuerpos normativos bien diferenciados. Es decir, no existe entre nosotros un código de la navegación (marítima y aérea). Si bien ambas actividades se han tornada cada vez más complejas producto de los desarrollos técnicos y normativos a escala mundial, lo cierto es que no podemos negar la enorme valía del paralelismo como herramienta pedagógica efectiva en las aulas de grado de la Facultad ⁽³⁹⁾.

El derecho aeronáutico, es de carácter eminentemente internacional. Esto significa que en la práctica su fuente principal son los tratados internacionales que rigen la aviación civil y las diferentes instituciones de derecho privado que componen esta rama.

Como advertimos arriba, en el ordenamiento argentino, el art. 75 inciso 22 de la Constitución Nacional, establece que los tratados internacionales, en las condiciones de su vigencia, tienen jerarquía superior a las leyes. En esta tesitura, el orden de fuentes según la reforma es coherente con los preceptos constitucionales.

4.2. Las fuentes

De la lectura de los párrafos 3° y 4° del art. 2° del Código de 1967(2023) podemos apreciar el siguiente orden de prelación de fuentes:

- 1) Tratados internacionales.
- 2) El Código Aeronáutico y leyes complementarias.
- 3) Los decretos reglamentarios.
- 4) Las reglamentaciones aeronáuticas de rango inferior a los decretos.
- 5) Los principios generales del derecho aeronáutico (*lex aeronautica*).
- 6) Los usos y costumbres aeronáuticos.
- 7) Las leyes análogas ⁽⁴⁰⁾.
- 8) Los principios generales del derecho común.

derecho de la navegación, Thomson Reuters, Buenos Aires, 2022, 6.

⁽³⁹⁾ En la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires ambas ramas se enseñan de manera conjunta al amparo de la asignatura “Institutos de Derecho de la Navegación por Agua y por Aire”. El *nomen* no hace gala de la autonomía didáctica que se reconoce a ambos campos del saber jurídico.

⁽⁴⁰⁾ La analogía no es fuente de derecho sino un método de interpretación por virtud del cual el jurista obtiene la solución del caso mediante la generalización de una norma que regula un caso similar. El texto del Código de 1967 (y la reforma de 2023 no ha cambiado en este sentido) se refiere erróneamente a leyes análogas en lugar de normas, tampoco se refiere a cuáles normas se apelará para resolver el asunto, si a las que surgen del contenido del derecho aeronáutico (léase tratados internacionales, leyes, reglamentos, costumbres propias de la actividad) o las normas sobre navegación marítima o fluvial o, en fin, las normas del Cód. Civ. y Com.

Dado que la autonomía de nuestra rama es solo relativa ⁽⁴¹⁾, es importante estudiar el rol que le cabe al Código Civil y Comercial de la Nación en cuanto continente del derecho “común” (ley 26.994).

En esa tesitura, nos enseña Capaldo que *el Código Aeronáutico es una de las leyes especiales a las que el Código Civil y Comercial de la Nación remite. Lo hace de tres modos: expresamente, tácitamente o por vía de exclusión. Así, pues, el Cód. Civ. y Com. excluye expresamente de su ámbito de aplicación a los agentes aeronáuticos (art. 1501) y remite expresamente a la legislación aeronáutica en materia de privilegios (art. 2582, inc. f, y art. 2586, inc. a), en tanto que el envío a la norma especial es tácito en materia de transporte (art. 1281) y de responsabilidad civil (art. 1709)* ⁽⁴²⁾.

La intersección entre las normas del Código Aeronáutico y las del Cód. Civ. y Com. no es fácil de establecer. La articulación entre ambos cuerpos requiere de interpretaciones tendientes a evitar contradicciones y derogaciones tácitas, entre otras anormalidades. En otro trabajo nos hemos referido al juego de los arts. 1º, 963, 1281 y 1709 del Cód. Civ. y Com. ⁽⁴³⁾.

CONCLUSIONES

En el epílogo a sus *Memoirs* Assad Kotaite comenta que todo Estado se enfrenta a una disyuntiva entre regulación y liberalización. El debate sobre cielos abiertos data de fines de la década de 1970. Se requiere en tal sentido un balance. La liberalización e integración en materia tráficos y la sinergia entre los aspectos económicos de la aviación comercial y los aspectos propios de la navegación aérea deben estar basados en la seguridad operacional (safety) y seguridad física (*security*) ⁽⁴⁴⁾. La seguridad jurídica en tal sentido resulta primordial.

La relevancia sistémica del Título I del Código Aeronáutico Argentino radica en su papel fundamental al definir el ámbito espacial y material y las fuentes del derecho aeronáutico que rigen la aviación civil en el país. La evolución de este título, desde sus orígenes en el Código de 1954 hasta las recientes enmiendas de 2023, refleja un esfuerzo continuo por alinear la legislación na-

⁽⁴¹⁾ FOLCHI, Mario O., *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*, Tomo I, 1º edición, Buenos Aires, Astrea, 2015, p. 49.

⁽⁴²⁾ Capaldo, Griselda D., *El impacto del código civil y comercial sobre el derecho aeronáutico*, conferencia pronunciada en la Academia Nacional de Derecho, Buenos Aires, 19/04/2017.

⁽⁴³⁾ Adragna, Eduardo (Coordinador), Proyecto de Interés Institucional PII1501, *El sistema del Código Civil y Comercial y el transporte marítimo y aeronáutico*, Secretaría de Investigación, Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, Programación 2015, link: http://www.derecho.uba.ar/investigacion/inv_proyectos_de_interes_institucional_adragna.php (última visita 29/08/2024).

⁽⁴⁴⁾ KOTAITE, Assad, *My Memoirs*, OACI, Montreal, 2013, p. 211-213.

cional con los estándares internacionales, al tiempo que se abordan las necesidades particulares del sector de la aviación en Argentina.

Los cambios recientes introducidos por el DNU 70/2023 traen consigo modificaciones significativas, particularmente en la forma en que se define las potestades del estado argentino más allá del espacio aéreo que cubre su territorio y el mar territorial. Estos cambios, aunque destinados a modernizar y armonizar el marco legal argentino con las normas internacionales, han suscitado debates en torno a su claridad y validez constitucional. Las preocupaciones planteadas sobre el uso de un DNU para realizar reformas tan sustanciales subrayan la importancia de garantizar que el proceso legislativo se mantenga transparente y adhiera a los principios constitucionales.

En resumen, aunque las nuevas disposiciones buscan adaptar el Código Aeronáutico Argentino a los desafíos contemporáneos y a las prácticas internacionales, en la dimensión sociológica, su validez será finalmente evaluada por los tribunales y la labor legislativa del Congreso Nacional. La nueva concepción de la esencialidad de la aeronáutica comercial y la ampliación del ámbito espacial de validez a zonas no habilitadas expresamente por el derecho internacional marcan un cambio significativo en la forma en que Argentina aborda la gestión de su espacio aéreo y las actividades asociadas, lo que refuerza la necesidad de un escrutinio minucioso para preservar la integridad de las instituciones y, a la postre, del estado de derecho.

BIBLIOGRAFÍA

- ADRAGNA, Eduardo, “Aviación general en la República Argentina”, *Revista de Derecho Comercial y de las Obligaciones*, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, Tomo 2010-B, pp. 631 a 640.
- AGAMBEN, Giorgio, *Estado de excepción. Homo sacer II. I* (traducción de Flavia Costa e Ivana Costa), 6° edición, Buenos Aires, Adriana Hidalgo Editora, 2004.
- BARTSCH, Ron, *International Aviation Law*, 2° edición, Londres, Routledge, 2018.
- CAPALDO, Griselda D., *Proyecto de Código Aeronáutico*, Proyecto ICAO/ ARG/07/803, Buenos Aires, 3 de diciembre de 2010.
- CHIAPPINI, Julio, “Las notas al Código Civil”, en *El Derecho – Legislación Argentina*, Tomo 2011, Buenos Aires, 21.12.2011, cita digital ED-DCCLXXII-828.
- COMENALE PINTO, Michele, “Lo spazio aereo e la sua sicurezza: spunti nuovi da un vecchio disastro”, disponible en (última visita 29/08/2024): https://www.giureta.unipa.it/2014/07_Comenale_DirNav_06102014.pdf
- FOLCHI, Mario O., “Proyecto de Código Aeronáutico”, disponible en <https://www.casi.com.ar/sites/default/files/Proy.CA%20Folchi.pdf> (consultado el 27/08/2024).

- _____, *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil* (2 tomos), 1° edición, Buenos Aires, Astrea, 2015.
- HAILBRONNER, Kay, “Freedom of the Air and the Convention on the Law of the Sea”, *American Journal of International Law* 77, no. 3 (July 1983), pp. 490-520.
- KOTAITE, Assad, *My Memoirs*, OACI, Montreal, 2013.
- ROMERO BASALDÚA, Luis C., *Derecho Marítimo*, 2° edición, Lerner, Córdoba, 1996.
- SCHINCA, Fabian P., “Impacto del DNU 70/2023 en la aviación civil. Anteproyectos y aspectos pendientes de su reglamentación”, Buenos Aires, La Ley, diario del 12/04/2024.
- SERDY, Andrew, “Public International Law aspects of shipping regulation”, en BAATZ, Ivonne (editora), et al., *Maritime Law* (5° edición), Londres, Routledge, 2020, pp. 334-373.
- TANAKA, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, 4° edición, Cambridge University Press, Cambridge, 2023.
- TRAVIESO, Juan Antonio, *Derecho Internacional Público*, 1° edición, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 2012.
- VIDELA ESCALADA, Federico N., *Manual de Derecho Aeronáutico*, 3ra edición, con la colaboración de María Luisa Casas de Chamorro Vañasco, Zavallia, Buenos Aires, 2000.
- ZUNARELLI, Stefano – COMENALE PINTO, Michele M., *Manuale di Diritto della Navigazione e dei Trasporti*, 5° edición, Wolters Kluwer, Milán, 2023.