

Doctrina

Impacto del DNU 70/2023 en la aviación civil
Anteproyectos y aspectos pendientes de su reglamentación



Fabián P. Schinca

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 Miembro (suplente) del Tribunal de Arbitraje del Colegio de Abogados de San Isidro (Buenos Aires). Asesor Jurídico de la Administración Nacional de Aviación Civil en la cual fue Director de Explotación de Servicios Aerocomerciales (Dirección Nacional de Transporte Aéreo). Jefe de los Departamentos de Asuntos Aeronáuticos (Dirección de Asuntos Jurídicos) y de Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos (Unidad de Planificación y Control de Gestión). Vicepresidente de la Comisión Interministerial de Facilitación del Transporte Aéreo.

SUMARIO: I. Introducción.— II. Derogación del decreto-ley 12.507/1956.— III. Derogación de la ley 19.030.— IV. Derogación del decreto 1654/2002.— V. Impacto en el Código Aeronáutico.— VI. Análisis de la reforma al Código Aeronáutico.— VII. Modificaciones a la ley 26.412, de rescate de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas por el Estado Nacional y a la ley 26.466, que declara la utilidad pública de Aerolíneas Argentinas.— VIII. Modificaciones a la ley 23.696 (Programa de Propiedad Participada [PPP]).— IX. Servicios esenciales.— X. Transformación de empresas del estado en sociedades anónimas y directrices para su gestión.— XI. Sobre la impugnación judicial del DNU en los autos: “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/amparo” (expediente n° 20209/2023).— XII. Conclusión. Luces y sombras de las modificaciones introducidas y del medio empleado.

I. Introducción

Mediante el DNU 70/2023 (publicado en el BO del 21/12/2023 e incorporada su ratificación al proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo al Congreso Nacional) se introducen modificaciones al régimen de la aviación civil; algunas de las cuales podrían ser consideradas de carácter refundacional, en el marco de la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social que declara hasta el 31 de diciembre de 2025 (1).

No es propósito de este análisis considerar los aspectos de naturaleza constitucional propios de la norma escogida para la reforma del régimen vigente, sino, exclusivamente, su impacto en el ámbito de la aviación civil de nuestro país y en el mercado aerocomercial (2).

Así, el DNU entre sus *considerandos*, luego de describir el estado económico, financiero y social, señala que “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”; por lo que resulta “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”.

A tal efecto, deroga la ley 19.030, el decreto-ley 12.507/1956 (ambos, de política nacional de transporte aerocomercial) y el decreto 1654/2002 (sobre declaración del estado de emergencia del transporte aerocomercial mientras rija la ley 25.561) e introduce diversas modificaciones en el Código Aeronáutico; todo ello, “con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector”; por lo que, con el mismo objetivo, también se introducen modificaciones a las leyes 26.412 (“rescate” por compra de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur SA y sus controladas: Optar SA, Jet Paq SA y Aerohandling SA, en adelante “grupo Aerolíneas”) y 26.466 (que declaró de utilidad pública y sujetas a expropiación las acciones de dichas sociedades), a los fines de permitir la transferencia de las acciones a sus empleados sino al sector privado.

Más allá de las normas puntualmente citadas, el principio rector de lo que constituye un programa de gobierno es la más amplia desregulación del comercio, los servicios y la industria en todo el territorio nacional y dejar sin efecto todas las restricciones a la oferta de bienes y servicios, así como toda exigencia normativa que distorsione los precios de mercado, impida la libre iniciativa privada o evite la interacción espontánea de la oferta y de la demanda; de acuerdo con los plazos e instrumentos que la reglamentación determine (3).

Por ello, mediante la resolución 6/2024 de la Secretaría de Transporte (publicada

en el BORA del 7/2/2024) se creó la Comisión de Reglamentación del Código Aeronáutico, en el ámbito de la Subsecretaría de Transporte Aéreo, con el objeto de elaborar y proponer un texto de reglamentación que contemple las modificaciones introducidas por el DNU 70/2023 al Código; invitando a la industria y actores del sector a participar en ella y fijando el plazo de 180 días “para elevar” a la Secretaría los “avances” (4).

A continuación analizo el impacto del DNU en la normativa aeronáutica y sus efectos dentro de nuestra aviación civil.

II. Derogación del decreto-ley 12.507/1956

II.1. Esta norma, ratificada por la ley 14.467, regula la política nacional en materia aeronáutica; en virtud de la cual establece la soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre el territorio nacional y el de sus aguas jurisdiccionales.

Además, establece que los vuelos en el espacio aéreo argentino serán efectuados conforme la legislación nacional, los convenios y tratados internacionales suscriptos por la nación.

Ambas previsiones, aunque en otros términos, se encuentran reproducidas en el artículo 1° del Código Aeronáutico (5).

II.2. El decreto-ley derogado también contempla el fomento del trabajo aéreo (6) y de las instituciones aerodeportivas.

(6) Se considera tal a toda explotación comercial de aeronaves, incluido el traslado de personas o cosas en función complementaria a aquella, excluidos los servicios de transporte aéreo (cf. art. 1° del decreto 2836/1971).

LA LEY A.I.
(Análisis Inteligente)
by TR + Microsoft Copilot
Continúa el A.I. en p. 2

¿Cuáles son los 5 puntos principales de esta doctrina?

- Mediante el DNU 70/2023 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 en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social que declara hasta el 31 de diciembre de 2025.
- No es propósito de este análisis considerar los aspectos de naturaleza constitucional propios de la norma escogida para la reforma del régimen vigente, sino exclusivamente su impacto en el ámbito de la aviación civil de nuestro país y en el mercado aerocomercial.
- El DNU entre sus *considerandos*, luego de describir el estado económico, financiero y social, señala que “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”.
- Deroga la ley 19.030, el dec.-ley 12.507/1956 y el decreto 1654/2002 e introduce diversas modificaciones en el Código Aeronáutico; todo ello, con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector.
- El DNU 70/2023 representa un cambio de paradigma en la política aerocomercial 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.

¿Cuál es el tema jurídico debatido?

Un análisis jurídico del impacto del Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023, que intro-

Especial para La Ley. Derechos reservados (Ley 11.723)
(1) Cf. su art. 1°.
(2) La Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) planteó la nulidad e inconstitucionalidad del DNU; acción que fue rechazada, en primera instancia (la resolución fue

recurrida por lo que, al 4/3/2024, aún no se encuentra firme) y a la que hago una breve referencia en el punto XI.
(3) Cf. su art. 2°.
(4) V. sus arts. 1°, 2° y 4°.
(5) Ley 17.285.

Nota a fallo

Interpretación de las normas tributarias



Darío M. Rajmilovich

CORREO ARGENTINO	FRANQUEO A PAGAR
CENTRAL B	CUENTA N° 10269F1

Continuación del A.I. de p. 1

duce modificaciones al régimen de la aviación civil en Argentina. El autor se enfoca en los aspectos normativos del DNU y no en los constitucionales, y los compara con los anteproyectos de reforma del Código Aeronáutico elaborados por distintos autores. Examina las derogaciones de la ley 19.030, el decreto-ley 12.507/1956 y el decreto 1654/2002, que regulaban la política nacional de transporte aerocomercial, la soberanía y la defensa del espacio aéreo, y el estado de emergencia del transporte aerocomercial, respectivamente. También analiza las modificaciones de 62 artículos del Código Aeronáutico, que abarcan temas como la definición y el régimen de las aeronaves, el personal aeronáutico, los servicios de transporte y trabajo aéreo, los aeródromos, los servicios aeroportuarios, las limitaciones al dominio, los contratos y acuerdos empresarios, los privilegios, el abandono, la política aerocomercial, los derechos del pasajero, la fiscalización, la investigación de accidentes, la jurisdicción y la ley aplicable, entre otros. Evalúa las modificaciones a las leyes 26.412 y 26.466, que se refieren al rescate, la utilidad pública y la expropiación de las acciones de las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas y sus controladas, cuya transferencia el DNU permite a sus empleados o al sector privado. Concluye que el DNU representa un cambio de paradigma en la política aerocomercial 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. Sin embargo, señala que tiene luces y sombras, ya que presenta algunas inconsistencias, omisiones, imprecisiones y riesgos que podrían afectar la seguridad jurídica, la soberanía, el interés público y el equilibrio del sector. Finalmente, sugiere que el DNU sea objeto de un debate amplio y participativo en el Congreso Nacional, para corregir sus defectos y mejorar sus virtudes.

¿Dónde encontrar más información en línea sobre el tema?

Impacto y expectativas por la nueva política de “cielos abiertos”

Es un artículo de Lucila Guerrero sobre las modificaciones al Código Aeronáutico por parte del DNU 70/2023.

DNU 70/2023: Reformas en materia aerocomercial

Es un artículo de PASBBA Abogados que analiza las medidas económicas formuladas mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023.

Más allá de diversa normativa al respecto, hace tiempo que no existen políticas activas

en materia de fomento en ninguna de las verticales de la aviación civil (7) [transporte (8), aviación deportiva (9), aeroclubes, instrucción, por citar las más relevantes] ni —consecuente con ello— la autoridad aeronáutica convoca al Consejo Asesor de la Aviación Civil (CONAV) (10), integrado por más de 20 organizaciones con el propósito de coordinar esfuerzos para el desarrollo de normas y políticas concretas para el sector.

Sin perjuicio de ello y en cuanto al alcance de la norma derogada, cabe reparar que el decreto 1770/2007 (DNU), entre las funciones y facultades de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (11) estableció que desarrolló un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos que regulen el desarrollo y/o al fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y/o general (12); todo lo cual, a la fecha, continúa pendiente.

II.3. Por último, este decreto-ley también contemplaba directrices en materia de regulación del trabajo aéreo, construcción y mantenimiento de aeródromos públicos, servicios de protección de vuelo y tasas; las que se concretaron a través de diversas normas que el DNU no modifica.

En consecuencia, la derogación de esta norma no impacta en el *statu quo* en tanto sus efectos han permeado en otras regulaciones que continúan vigentes.

III. Derogación de la ley 19.030

III.1. Este aspecto constituye, en mi opinión, el de mayor impacto en la regulación de la aviación civil argentina; en tanto modifica sustancialmente la política nacional del transporte aerocomercial; regulado, precisamente, en la ley derogada.

En efecto, esta norma regula las condiciones del transporte interno e internacional. El primero, reservado exclusivamente a líneas aéreas de bandera argentina; y el segundo, sujeto a los acuerdos internacionales que se celebren o las autorizaciones que el Poder Ejecutivo otorgue al efecto (13).

Para el ámbito doméstico establece principios básicos tales como que “el transporte aerocomercial actúe como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo nacional, intercomunicando adecuadamente las regiones del país, mediante la coordinación de esfuerzos estatales, mixtos y privados”, evitando superposiciones perjudiciales y estableciendo que al menos el 50% de estos servicios sean cubiertos por Aerolíneas Argentinas y el resto por otros transportistas de bandera nacional (14).

A propósito, si bien regula la oferta de servicios a fin de que las prestaciones satisfagan adecuadamente las necesidades públicas y guarden estrecha relación con la

demanda de modo que cuenten con coeficientes de ocupación razonables; también establece —como excepción— que cuando sea imprescindible la prestación del servicio regular para asegurar adecuadamente la vinculación de puntos del territorio argentino, aquel se brinde pese a no contar con el coeficiente indicado (15); criterio que —en sentido estricto— nunca alcanzó la conectividad integral de modo regular y sostenido.

Además, regula muchos aspectos que quedaron en desuetudo: políticas activas del Estado para el desarrollo de transportadores de bandera nacional (16); transporte de correo por vía aérea (17); condiciones para el transporte internacional tanto para operadores extranjeros como de bandera nacional distintos a Aerolíneas Argentinas (18), injerencia de la “autoridad competente” en la planificación de sus operaciones (19), servicios de fomento (20) e intrajurisdiccional (21), entre otros.

III.2. Con relación a las rutas internas establece condiciones económicas, financieras y operativas de los transportistas (22); y que la autoridad determinará y mantendrá actualizado el plan de rutas de interés general para la nación, cuya última versión data de hace 30 años (23).

Además, condiciona la autorización de una ruta o tramo a un nuevo transportista a la necesidad pública, distribuyendo el aumento de la demanda en partes iguales, respetando las capacidades ya acordadas a cada operador

III.3. En materia de tarifas establece pautas regulatorias tanto para las internacionales (24) como las internas (25); así como para los servicios regulares y las no regulares (26), programando medidas tendientes a que dichas pautas no puedan desvirtuarse; las que, desde antaño dejaron de observarse (27).

Frente a tales prescripciones, permite tarifas especiales para facilitar determinados tráficos de pasajeros y la importación y exportación de productos que resulten de interés general para la nación (28).

Además, contempla la “complementación económica a los transportadores nacionales que presten servicios regulares para cubrir los quebrantos producidos por la aplicación de tarifas no retributivas en aquellos servicios... que revistan el carácter de especial interés para la Nación y que sean realizados en rutas o sectores de rutas que hayan sido declarados de interés general” (29).

En esta suerte de apoyo a la conectividad en rutas de escasa o nula rentabilidad, aun cuando en ocasiones fueron servidas por más de un operador de bandera nacional, la asistencia estatal se concentró exclusivamente en el “grupo Aerolíneas”; lo cual a partir de su “rescate” (2008), encontró fun-

damento normativo en las previsiones de la ley 26.412 (30).

III.4. Al respecto, la propia norma consagra que “para la realización de los servicios internacionales regulares se tendrá como instrumento elegido a Aerolíneas Argentinas, que queda así designada como la empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado” (31), por lo cual los beneficios contemplados en la ley, cuando fueron efectivizados, se limitaron a esta empresa o su grupo.

III.5. Con relación a las “libertades del aire” (32) establece que la demanda de transporte aéreo entre nuestro país y otro estado se atienda primordialmente con explotadores de ambas banderas (33), de modo igualitario; regulando las condiciones de incremento de capacidad (pasajeros transportados) tanto por incremento de frecuencia, sustitución de equipo o modificación de su configuración interna (34); como así también, las operaciones que realicen desde terceros países (35).

Además, consagra que todo derecho a una empresa de bandera extranjera, además de fundarse en las necesidades que lo justifiquen, se condicione a la reciprocidad de su estado para con las empresas de bandera nacional y a la real y efectiva posibilidad y conveniencia de su ejercicio (36).

Estos principios, que incorporaron al derecho interno ciertas previsiones del Convenio sobre Aviación Civil Internacionalmente (Chicago, 1944), aceptados mundialmente desde los orígenes de la aviación comercial, comenzaron a diluirse paulatinamente en los países con mayor desarrollo económico y participación en el mercado aerocomercial a partir de la desregulación del sector en los Estados Unidos de América en 1978 y profundizada al constituirse el Mercado Común Europeo y su “cielo único”, una vez establecida la Unión Europea, que tornaron anacrónicas las restricciones de acceso a los mercados basadas en la capacidad de las aeronaves, cantidad de frecuencias y transportistas designados, dando lugar a la política y acuerdos de cielos abiertos (37).

Esta política es promovida tanto por la industria y organismos internacionales como por muchos estados, en ocasiones, sin que medie reciprocidad real y efectiva entre los celebrantes.

La situación se presenta como favorable para aquellos Estados que carecen de transportistas de su bandera o que no pueden satisfacer sus necesidades de conectividad aérea y que no cuentan con potencialidad para su desarrollo.

En cambio, la adopción irrestricta de una política de estas características merece un adecuado análisis en estados que cuentan

definieron por unanimidad como “un conjunto de acciones públicas y privadas, tendiente a la eliminación de los límites a la oferta de capacidad en el ámbito internacional, supe-
ditando los aspectos regulatorios a las fuerzas del mercado.” (ALADA, “50 años de ALADA”, Buenos Aires, 2010, p. 301). Folchi analiza con rigor el tema y en conclusión que comparto dice que “toda determinación aeropolítica, incluyendo la noción de ‘cielos abiertos’, debe sustentarse en los siguientes elementos: a) una adecuada y flexible base normativa, para lo cual el Convenio de Chicago de 1944 resulta de invaluable sustento...; b) un profundo conocimiento de la realidad del mundo aerocomercial, tanto interna como internacional; c) la promoción y desarrollo de un vigoroso y pujante sistema de transporte aéreo interno e internacional, especialmente en los países de gran extensión territorial; d) la defensa de los legítimos intereses de los transportistas aéreos designados por el respectivo Estado, así como de los intereses turísticos del mismo” (FOLCHI, M. “Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil”, Astrea, Buenos Aires, 2015, tº 2, ps. 49/50). Apenas considero pertinente ampliar los intereses turísticos al comercio

(7) Hacia 2012 la autoridad aeronáutica desarrolló algunas actividades, sin mayor continuidad y hasta proyectó un Programa Nacional de Fomento a la Aviación Civil Argentina, sin que se concretara (v. resolución ANAC 474/2012).
(8) Líneas Aéreas del Estado - LADE, dependiente de la Fuerza Aérea, es el único transporte aéreo destinado al fomento pero carente de recursos, planificación, programación y conectividad suficientes que permitan cumplir ese cometido con regularidad.
(9) La cual prácticamente carece de toda regulación pese a que existen asociaciones y federaciones de la mayoría de sus expresiones que han bregado por ello, además del desarrollo de la actividad.
(10) Creado por la resolución ANAC 955/2017 en reemplazo del Consejo Consultivo de la Aviación General y Deportiva (creado por la resolución ANAC 479/2011); el que a la vez reemplazó al Consejo Asesor de la Aviación Civil establecido hacia 1968 por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea, por entonces, autoridad aeronáutica civil.

(11) La autoridad aeronáutica nacional (cf. decreto 239/2007).
(12) Cf. su art. 2º inc. 4.
(13) V. sus arts. 2º, 3º, 8º, 10 y ss.
(14) Cf. su art. 32.
(15) V. su art. 32.
(16) Cf. su art. 5º.
(17) V. art. 9º inc. g.
(18) V. sus arts. 17 y 18.
(19) V. su art. 16 in fine y 32 incs. e, f y g.
(20) V. arts. 48 y 50.
(21) V. art. 51.
(22) V. sus arts. 34 a 39.
(23) Resolución ST 281/1994.
(24) Sin perjuicio de los procedimientos fijados por los acuerdos celebrados por el país (cf. art. 23) y no permitiendo al explotador de bandera extranjera aplicar tarifas inferiores a las aplicadas por el transportador nacional; a servicios equivalentes, iguales tarifas (cf. su art. 24).
(25) V. sus arts. 32 inc., 42 y ss.
(26) Art. 43.

(27) El decreto 879/2021, entre otras directrices, encomendó al Ministerio de Transporte a establecer tarifas máximas y bandas tarifarias para los servicios regulares internos, lo cual aún vencido el plazo establecido, nunca se concretó (v. su art. 1º).
(28) Cf. su art. 26.
(29) Cf. su art. 6º.
(30) V. su art. 5º.
(31) Cf. su art. 15.
(32) Dado que los Estados ejercen soberanía sobre su espacio aéreo, con excepción del sobrevuelo con fines pacíficos (1ª libertad) y del aterrizaje por razones técnicas, no comerciales (2ª libertad), todo transporte internacional se rige por lo que convengan los Estados involucrados al respecto (3a libertad en adelante).
(33) 3ª y 4ª libertades del aire.
(34) Cf. su art. 9º inc. b.
(35) 5ª libertad, cf. su art. 9º inc. c.
(36) Cf. su art. 9º inc. e.
(37) Las XXV Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial (Antigua, Guatemala, mayo 2001) los

con transportistas aéreos locales dado que, usualmente, las empresas que operan al amparo de esta política solo sirven aquellas rutas que resulten rentables, por lo general de modo estacional y sin considerar el carácter de servicio público esencial (como califica el DNU a la aviación comercial) ni las necesidades de conectividad del país.

De otro modo, la adopción sin condiciones de una política de estas características, podría agotarse en la mera amplitud de la oferta a ciertos destinos turísticos sin que ello redunde en la extensión o mejora de la conectividad aérea. Como señala Folchi, si la política “es de favorecer una competencia sana, que no solo promueva un desarrollo sostenido del sistema de transporte aéreo del país y de su extensión en el plano internacional, sino también la adecuada defensa de los consumidores, no podrá, obviamente, postular una política ilimitada de cielos abiertos. A la vez, ese principio de sana competencia puede convertirse en el eje en rededor del cual gire toda la fenomenología aerocomercial. (...) Una cosa es ‘desregular’ y otra ‘flexibilizar’. El transporte aéreo no puede ser completamente desregulado, entre otras razones, porque es una actividad permanentemente enfrentada a la fuerza de gravedad; de allí que la sabiduría de toda política aerocomercial consista en ser flexible y adaptarse a la evolución internacional, sin mengua de la defensa de los intereses propios de cada país y de sus transportistas aéreos” (38).

III.6. También regula los horarios [slots (39)] de modo que se tengan presentes los intereses de la nación, de los usuarios y de los propios transportistas, evitando las superposiciones que resulten perjudiciales tanto en lo operativo como lo económico, pudiendo, en caso de no mediar entendimiento en las diagramaciones de servicios, suprimirse el ejercicio de los derechos en tráficos de 5ª libertad (40); cuestiones actualmente reglamentadas por el Anexo I del decreto 879/2021.

III.7. En materia de vuelos no regulares (41) establece que deben ser autorizados previamente por el Poder Ejecutivo y cuando se utilicen aeronaves de gran porte (42) deben atender una necesidad que los servicios regulares (43) no pueden satisfacer y que por su repetición, no generen regularidad (44). Excepcionalmente, por razones de emergencia “debidamente acreditadas”, contempla la posibilidad de que se autoricen estos servicios a transportistas que no hubiesen sido autorizados previamente (45); principios que, en rigor, no eran observados desde hace años.

III.8. Pese al desuetudo, un aspecto sensible de la derogación de esta ley es el referente a los servicios de fomento; estos son servicios sin fines de lucro destinados a integrar zonas cuyas necesidades de transporte aéreo no se encuentran satisfechas (46), remitiéndome a lo señalado en la nota 6.

III.9. Finalmente, la ley programa la participación del país en los organismos internacionales para lograr la continuidad de la política aerocomercial conforme estos lineamientos (47).

III.10. De los aspectos reseñados y considerando la nueva redacción de los artículos sustituidos, el impacto real y actual se aprecia en lo relativo a tarifas. En un ulterior estadio produciría efectos en el mercado aerocomercial, flexibilizando los requisitos de acceso y de afectación de material y personal extranjeros.

IV. Derogación del decreto 1654/2002

En el marco de la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria dispuesta por la ley 25.561, se dictó este decreto que declaró el estado de emergencia del transporte aerocomercial interno y por imperio del cual, mientras esa ley estuviera vigente, la que tras sucesivas prórrogas, se extendió hasta el 31 de diciembre de 2019 (48); de modo tal que la norma derogada ya no se encontraba vigente.

Este decreto dispensaba a las empresas de transporte aéreo nacionales de contratar los seguros aeronáuticos en el país; establecía ciertas medidas de alivio fiscal en su favor; fijaba bandas tarifarias y tarifas de cabotaje de referencia y establecía supuestos de excepción e instruía a la Secretaría de Transporte a establecer modalidades diferentes en determinadas rutas y la facultaba —durante la emergencia— a aprobar las modalidades operativas, de afectación de equipo de vuelo y tripulaciones de modo excepcional para facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales. También les imponía el deber de informar trimestralmente y de modo circunstanciado sus operaciones, pasajeros transportados, factores de ocupación, ingresos, costos discriminados, resultados y su patrimonio neto.

Finalmente, y mientras durase la emergencia, suspendía la aplicación del decreto 52/1994 (aclaratorio del alcance del inciso 4º del artículo 99 del Código Aeronáutico relativo al capital sustancial y control efectivo de las sociedades de capitales que realicen transporte aéreo interno).

Estimo que el sinsentido que importa la derogación de este decreto sin vigencia podría obedecer a que se encuentra incorporado al Digesto Jurídico Argentino [ley 26.939 (49)] y que dicho cuerpo normativo haya sido considerado al momento de ponderar la normativa aeronáutica objeto del DNU.

V. Impacto en el Código Aeronáutico

Otro aspecto sustancial del DNU es que impacta en 62 artículos del Código Aeronáutico. Modifica 1, sustituye 58 (en verdad, también son modificaciones), incorpora 3 y deroga otros 3.

Tal impacto, que por su entidad constituye una reforma parcial del Código, involucra (siguiendo el orden en que se desarrollan en aquel) su ámbito de aplicación, modo de resolver las cuestiones imprevistas, navegación aérea, servicios aeroportuarios, limitaciones al dominio, aeronaves (tripuladas y pilotadas a distancia), matrícula y registro, privilegios, abandono, contratos y acuerdos empresarios, personal aeronáutico, requisitos para los servicios de transporte aéreo interno (principios de propiedad sustancial y control efectivo), autoridad aeronáutica, tarifas, documentos de transporte, transporte de correo, política de aviación civil, derechos del pasajero, trabajo aéreo, fiscalización, suspensión y extinción de autorizaciones, investigación de accidentes, jurisdicción y ley aplicable, fiscalización y faltas; muchas de las cuales sin que se aprecie la necesidad y urgencia de su inclusión en tanto otras cuestiones más relevantes fueron soslayadas, las que analizo a continuación.

VI. Análisis de la reforma al Código Aeronáutico

VI.1. Sustitución del artículo 1º (art. 181 DNU)

Este artículo que sustituye al 1º del Código precisa el concepto de “espacio aéreo argentino”, al referir al mar territorial y aguas adyacentes, los espacios en los que la República Argentina ejerce jurisdicción y/o soberanía conforme a y en cumplimiento de tratados internacionales de los que es parte.

Este concepto encuentra su antecedente en los artículos 1, 2 y 3 del Anteproyecto elaborado por la doctora Griselda Capaldo (50).

VI.2. Sustitución del artículo 2º (art. 182 DNU)

Mediante este artículo se sustituye al 2º del Código, cuyo texto —con importantes modificaciones— pasa a ser el cuarto párrafo del artículo reformulado y que introduce los artículos 4, 5 y 6 del Anteproyecto Capaldo, aunque no literalmente; lo que merece cuatro consideraciones.

VI.2.a. Introduce la calificación de la aeronáutica civil aerocomercial (que migra del artículo 1º) como servicio esencial y si bien el concepto es inequívoco, ya que la sustitución del artículo 91 (51) permite superar las dudas que genera la definición de aeronáutica civil; estimo injustificada la extensión del concepto a ciertas actividades de trabajo aéreo que carecen del carácter esencial (52).

Es claro que mediante la consagración de ciertas actividades como esenciales se impone la cobertura de servicios mínimos, lo que comprende tanto al transporte como a ciertos tipos de trabajo aéreo (53), pero resulta absurdo extender tal criterio a actividades disociadas de emergencias o del interés público (54).

Además, dentro de la definición, incluye a las actividades de navegación aéreas. Sabido es que las definiciones suelen criticarse por defecto o exceso en su alcance. Así como el DNU incorpora a los servicios de navegación aérea, el Anteproyecto elaborado por el doctor Mario Folchi hace lo propio con la actividad aeroportuaria (55); por ello, estimo más atinada la versión del Anteproyecto Capaldo al referir a “actividades y servicios” (56) que incluye no solo a ambos, sino que también a nuevos tipos de aquellos, propios del dinamismo del hecho técnico aeronáutico.

VI.2.b. El segundo párrafo del nuevo artículo aclara la situación de las aeronaves afectadas a las fuerzas de seguridad, asimilándolas a las militares. Entiendo que hubiera resultado de mejor técnica referir a “aeronaves en ejercicio del poder público”, incluyendo en tal universo a las militares y a las de fuerzas de seguridad, ambas, en funciones propias de su competencia, tal como indica la norma.

Estimo conveniente reparar en tal extremo en tanto continúa en las sombras el régimen de tales aeronaves cuando no responden a las funciones propias de su competencia, como es el caso de las operaciones de transporte, tanto de carga, fomento o de funcionarios públicos; lo que no se limita a las reglas sobre circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento contempladas en esta norma sino también a las condiciones de aeronavegabilidad, licencias del personal, sus tiempos máximos de servicios y mínimos de descanso, autorizaciones y cobertura de riesgos, en cuanto operen como aeronaves civiles.

Tal cuestión, cabe reparar, tampoco es tratada en el Anteproyecto Capaldo, como tampoco lo está en los Proyectos de Reforma del Código Aeronáutico elaborados por Mario Folchi ni por el de Luis Alejandro Rizzi (57).

VI.2.c. Un aspecto tan novedoso como polémico del nuevo artículo es la incorporación de los tratados e instrumentos internacionales ratificados por la nación al régimen de la aeronáutica civil; lo que también encuentra antecedente en los artículos 6 y 9 del Anteproyecto Capaldo.

Sabido es que la reforma de 1994 a la Constitución Nacional produjo la “permeabilización” del derecho interno por el internacional. A propósito, “la relación entre derecho internacional y derecho interno, en orden al tema de las fuentes da lugar a dos posturas fundamentales: el monismo y el dualismo” (58).

Pero en lo que aquí pretendo reparar es que, dentro de los muchos tratados internacionales ratificados por el país, se encuentran los que integran el llamado “Sistema de Tokio” (59), todos ellos de carácter pe-

terior por la oportunidad y rentabilidad del transporte de cargas por vía aérea.

(38) FOLCHI, ob. cit., p. 49.

(39) Por su sigla en inglés, turnos de despegue y aterrizaje.

(40) Cf. sus arts. 28 a 30.

(41) Aquellos que no tienen ruta, horario ni frecuencia preestablecidos.

(42) Aquellas cuyo peso máximo de despegue supera las 38 toneladas (cf. art. 4 del decreto 1492/1992).

(43) Aquellos que tienen una ruta, frecuencia y horario preestablecidos.

(44) Cf. arts. 20 y 40.

(45) Cf. art. 21.

(46) Cf. art. 48. El artículo 50 establece condiciones a estos servicios que, de reunirse, mal podría calificarlos como de fomento; por lo que estimo desacertada su redacción.

(47) Cf. su art. 31.

(48) Cf. ley 27.345.

(49) Por entonces (2014) este decreto se encontraba

vigente. Su nomenclatura según el Digesto es C-2623.

(50) En adelante, Anteproyecto Capaldo (Proyecto ICAO-ARG/07/803, año 2010, presentado a la autoridad aeronáutica durante 2010 pero sin mayor consideración sino olvidado a la fecha.

(51) El artículo 204 del DNU, al sustituir el artículo 91 del Código, establece que la “aeronáutica comercial comprende los servicios esenciales de transporte y los de trabajo aéreo”.

(52) Por ejemplo: fotografía, propaganda, pesca (localización de cardúmenes), exploraciones petrolíferas y de yacimientos minerales, montaje y construcción de cimientos, trabajos de arqueología y geología (cf. art. 1º del decreto 2836/1971).

(53) Trabajos agroaéreos (rociado, espolvoreo, siembra, aplicación de fertilizantes, combate a la erosión, defoliación, protección contra heladas, persecución de animales dañinos); combate contra incendios; control de líneas de comunicaciones, niveles de agua, sistemas de riego, embalses y vertientes; vigilancia de oleoductos y gasoductos;

búsqueda y salvamento; siembra en lagos y ríos; sanidad animal; localización de cardúmenes (idem nota anterior).

(54) Como las descriptas en la nota 48.

(55) V. su artículo 1º; en adelante, Anteproyecto Folchi (con trámite parlamentario nº 117, expediente nº 5715-D-2016; cuyos antecedentes datan de 1996 y 2004, también por entonces, ambos, con trámite parlamentario).

(56) V. su art. 4.

(57) Presentado ante la autoridad aeronáutica (EX-2018-14693930-APN-ANAC#MTR) pero sin consideración hasta la fecha.

(58) “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”, Ediar, Buenos Aires, 1996, t. I, 285.

(59) 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

nal (60); y que en este aspecto el nuevo artículo contraviene el principio de legalidad en tanto algunas infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves, su apoderamiento ilícito como así también los ilícitos contra la seguridad de la aviación civil sobre los que versa dicho *Sistema*, en tanto no constituyan conductas típicas, huelga precisar, no constituyen delitos, ni faltas, ni contravenciones y en consecuencia, no pueden ser motivo de reproche. Ello, sin soslayar que las cuestiones de material penal quedan excluidas de los decretos de necesidad y urgencia bajo pena de nulidad absoluta e insanable (61).

Así, si bien algunas inconductas contempladas en estas convenciones podrían considerarse previstas en el Código Penal (62); resulta palmario que es consecuencia de un “efecto colateral” del bien jurídico protegido, toda vez que el objetivo de ninguna de las convenciones del *Sistema* ha sido considerarlo específicamente en aquel.

Por todo lo cual, y si bien adhiero a la postura monista y que, en virtud del diálogo de fuentes, los convenios internacionales ratificados por nuestro país resultan plenamente operativos (63); 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.

Resulta del caso reparar en que gran parte de los actos considerados por el “Sistema de Tokio” se encontraban incorporados al Código Aeronáutico (64) y quedaron derogados por la ley 20.509, siendo reincorporados en los Anteproyectos de Capaldo (65) y Folchi (66), considerando este último más integrador, aunque ambos deberían armonizar sus escalas penales con las establecidas en el Código Penal para mantener cierto grado de proporcionalidad entre sanción y bien jurídico afectado.

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.

Por último, llama la atención que en una norma destinada al juzgador se elimine su último párrafo (que precisamente establece la aplicación de ciertas normas del Código Penal en cuanto resulten compatibles), también presente en los Anteproyectos de Capaldo (67) y Folchi (68).

VI.3. Sustitución del artículo 3º (art. 183 DNU)

Consecuencia de la definición de “espacio aéreo argentino” en el artículo 1º también sustituido por el DNU, se sustituye también este, eliminando la referencia al territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales; un cambio solo necesario para la armonización de la norma.

En otro orden, se reitera en el último párrafo que “las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje”, lo cual, rigiendo una regulación específica al respecto (69), estimo que cabía sustituir también este párrafo armonizándolo con la normativa vigente.

VI.4. Sustitución del artículo 13 (art. 184 DNU)

El artículo sustituido no solo cambia el modo de referir al prestador del servicio (el servicio de protección al vuelo pasa a ser llamado, con mayor propiedad, “servicios esenciales de navegación aérea”), sino que le asigna a aquel el carácter de esencial (sobre lo que abundo más adelante) y sobremanera, al eliminar la exclusividad del estado nacional en su prestación.

Este último aspecto se encuentra en el Anteproyecto Folchi (70), aunque estimo que por las características del servicio, como en materia aeroportuaria, se constituyen monopolios naturales. La excepción podría darse en servicios tales como los de búsqueda y salvamento y meteorología aeronáutica en los que el tipo de recursos, su gestión y versatilidad lo permiten.

En otro orden se explicita que la defensa y el control policial del espacio aéreo es potestad exclusiva del Poder Ejecutivo Nacional, sin perjuicio de que en materia de fiscalización el nuevo artículo 133 —en su inciso 11— establece que la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de las fuerzas de seguridad federales o provinciales; incorporaciones que estimo de gran valor para definir conflictos de competencia.

Ya con un criterio editorial cuestiono la recurrencia en el nuevo articulado a la reglamentación “vigente”, cual si resultara aplicable una norma derogada o en período de vacancia.

VI.5. Sustitución del artículo 18 (art. 185 DNU)

Los cambios que genera el artículo sustituido dan cuenta que se persigue facilitar el ingreso al espacio aéreo argentino de cualquier aeronave civil con matrícula extranjera (71), sujeto a reciprocidad, pero que merece cuestionar su técnica legislativa.

En tal sentido, refiere a aeronaves no tripuladas cuando, tratándose de una norma técnica, debió decir solo aeronaves, en tanto

las no tripuladas son una especie de estas y si pretendió aludir expresamente a estas, lo correcto habría sido identificarlas como “aeronaves o sistema de aeronaves pilotadas a distancia”. Resulta del caso reparar en que las aeronaves no tripuladas son las que operan de modo plenamente autónomo o automatizado, esto es, su operador programa o planifica la operación y durante el vuelo, no hay intervención de piloto alguno.

También cabe objetar la redacción en tanto, a diferencia de la norma sustituida, se pierde la referencia a la documentación obligatoria (72), refiriéndose como la “de ley”. Si lo que se persiguió fue actualizar la norma en cuanto a la modalidad de aquella (soporte físico o electrónico), bastaba —en mi opinión— tan solo con incorporar una referencia general en ese sentido y de aplicación a toda la normativa involucrada en el DNU.

Si el criterio, además, fue superar los obstáculos existentes para calificar aeronaves a los vehículos o sistemas de vehículos no tripulados, la modificación imponía también alcanzar al artículo 10 (73); lo que fue omitido y por tanto, continúa la restricción operativa por la cual la autoridad aeronáutica, desde su primer regulación (74), aplicó un concepto ya obsoleto pero eficaz (75), para contener a estos dispositivos de modo armónico tanto con las disposiciones del Código (76) como con las normas internacionales (77).

VI.6. Sustitución del artículo 21 (art. 186 DNU)

El nuevo artículo elimina el carácter excepcional y de en cada caso, a la dispensa del lugar de fiscalización de las aeronaves privadas que no se destinan a servicios de transporte; presentándose con mayor laxitud la intervención de la autoridad aeronáutica al respecto.

Los Anteproyectos de Capaldo y Folchi no modificaban este artículo (78), pero considero atinado recordar que hasta hace poco más de cuatro años, rigió la emergencia de seguridad pública, estableciendo el “Operativo Fronteras” y “Reglas de Protección Aeroespacial” que contemplaban —en precisas circunstancias— el derribo de “vectores incursores declarados hostiles”, definiendo como tales al “medio/s aéreo/s, tripulado/s o no tripulado/s que por sus características, en el marco de la situación y exigencias de la misión, implica/n una probabilidad de daño o peligro a los intereses vitales de la nación” (79).

VI.7. Incorporación del segundo párrafo al artículo 29 (art. 187 DNU)

Consecuencia de esta modificación, cambia sustancialmente la situación de los lugares aptos denunciados (LAD) cuya existencia ya no es obligatoria informar a la autoridad aeronáutica, fuera su uso habitual o periódico.

Los anteproyectos de Capaldo, Folchi y Rizzi mantenían la exigencia (80), la que en el primero de ellos se extendía al uso ocasional. En cambio, Marón, en las *XIX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial* postuló la solución que incorpora el DNU (81).

VI.8. Incorporación del artículo 29 bis (art. 188 DNU)

Dentro del Capítulo que el Código Aeronáutico dedica a los aeródromos, el DNU incorpora al final este artículo referente a los servicios aeroportuarios; razón por la cual, siguiendo su desarrollo, entiendo que lo adecuado era incorporar el nuevo texto al artículo 28 (que regula estos servicios) o bien, incorporarlo como 28 bis en tanto el 29 concierne a los lugares aptos declarados.

En lo sustancial no encuentro razón para la incorporación de la primera parte del primer párrafo del artículo nuevo (82), toda vez que la competencia de la autoridad aeronáutica en la materia ya estaba establecida en el decreto 1770/2007.

En cambio, son relevantes las directrices regulatorias que introduce a continuación: garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados y sobre todo, la calificación como esencial de estos servicios, de los que forman parte los servicios de rampa.

Estimo entonces que resultaba suficiente incorporar esto último aunque, mejor aún, podría haberse consolidado en un solo artículo la calificación de los servicios aeronáuticos esenciales y las directrices que deben observar los reguladores del sistema.

Además, derogando el DNU ciertas normas, estimo que —en línea con esta modificación— hubiera resultado atinado dejar sin efecto al artículo 10 del decreto 879/2021, en tanto derogó al decreto 49/2019, cuyo artículo 3º autorizaba que “toda empresa habilitada por la Autoridad de Aplicación podrá prestar el servicio de atención en tierra a aeronaves”, lo que incluía la autoprestación de tales servicios por las propias empresas de transporte (83).

Al margen del método, se ha vuelto a desaprovechar la oportunidad de definir (o redefinir) las competencias de la autoridad aeronáutica y demás integrantes del sistema de aviación civil.

A partir de 1983 la autoridad aeronáutica nacional fue reestructurada sin la debida planificación y en respuesta a distintos problemas coyunturales; segregando funciones y responsabilidades entre distintos reguladores (84), autoridades de aplicación (85) y proveedores de servicios (86) sin integración a un sistema eficiente, dependiendo de distintos ministerios (ahora, secretarías de estado), degradando tal dispersión el concepto de autoridad y en ocasiones, superponiendo

otros instrumentos que, a pesar de que nuestro país intervino activamente en su elaboración, aún no fueron ratificados: el Protocolo complementario de 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).

(60) Incluyo en este concepto a la naturaleza contravencional de ciertas inconductas.

(61) Cf. artículo 99 inciso 3º de la Constitución Nacional.

(62) V. su Título VII, Capítulo II, Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación (arts. 190 y ss.).

(63) 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*, p. 174 y ss. (www.casi.com.ar/material-de-jornadas/98).

(64) Su Título XIII, Capítulo II - Delitos (arts. 217 al 226)

(65) Su Título XVI, Capítulo II - Delitos (arts. 440 a 462).

(66) Su Título XVII, Capítulo II - Delitos (arts. 393 a 411). Rizzi no innova en la materia.

(67) Art. 6.

(68) Art. 2.

(69) V. Parte 91 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), su párrafo 91.115.e.

(70) V. su art. 33.

(71) Capaldo, Folchi y Rizzi no innovan en los requerimientos del Código en este aspecto (v. arts. 23, 20 y 18 de sendos anteproyectos).

(72) Certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencia del equipo radioeléctrico.

(73) “Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad...”. Se impone 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 auto-

ridades 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.

(74) Resolución ANAC 527/2015.

(75) Me refiero a considerar a estos dispositivos como vehículos en lugar de aeronaves, como eran considerados en el estadio germinal de su regulación internacional (*11ª Conferencia de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional*, 2013). El criterio del equipo de trabajo que proyectó la reglamentación (que integré) fue darle cabida a este tipo de dispositivos, facilitando el desarrollo de sus operaciones en un entorno seguro y armonizando el nuevo régimen con el existente.

(76) Además del citado artículo 10, el 18 y 79.

(77) El artículo 31 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos 1 - Licencias al personal; 2 - Reglamento del aire; 7 - Marcas de nacionalidad y matrícula; y 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

(78) V. arts. 31 y 23, respectivamente.

(79) Cf. decreto 228/2016 y su prórroga.

(80) V. arts. 45, 44 y 29 de sendos proyectos.

(81) V. MARÓN, Gustavo “Lugares Aptos Denunciados. Esa infraestructura aeronáutica sui generis”, ob. cit. en nota 62.

(82) Los anteproyectos de Capaldo, Folchi y Rizzi hacen lo propio (v. arts. 40, 46 y 27, respectivamente).

(83) American Airlines y Flybondi (en el Aeropuerto “Ministro Pistarini”, Ezeiza) son autoprestadoras de dichos servicios.

(84) Subsecretaría de Transporte Aéreo, Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

(85) Servicio Meteorológico Nacional, Instituto Geográfico Nacional, Ente Nacional de Comunicaciones (ENACOM), Junta de Seguridad del Transporte (JST) y Policía de Seguridad Aeroportuaria.

(86) Empresa Nacional de Navegación Aérea SE (EANA) y Servicio Meteorológico Nacional.

competencias, repercutiendo en la gestión, naturalmente, de modo negativo.

Es por ello que comparto la opinión de que “todo proyecto de reforma al Código Aeronáutico está destinado al fracaso si, en paralelo, no se resuelve el problema de la desintegración de las agencias aeronáuticas comprometidas en su aplicación” (87).

Resulta del caso referir que el Anteproyecto Capaldo, con relación a los aeródromos, incluye un capítulo dedicado a la protección del medio ambiente (88).

El de Folchi, por su parte, dedica un capítulo (89) a la actividad aeroportuaria, donde define al sistema, a la empresa, al explotador y al dominio público aeroportuario (90); atribuyéndoles a sus servicios relacionados con la navegación aérea —al igual que a estos— carácter de servicios públicos esenciales (91). Además, contempla que tales actividades pueden ser desarrolladas tanto por el Estado como por particulares (92); que las reglamentaciones deberán tener en cuenta los intereses generales del Estado, la prestación eficaz de dichos servicios, la flexibilidad inherente al dinamismo de la actividad aerocomercial y la finalidad lucrativa de las empresas (93). Contempla también la coordinación permanente entre los operadores aludiendo a la Comisión Interministerial de Facilitación del Transporte Aéreo al efecto —aunque enfatizando la responsabilidad estatal en materia de seguridad y facilitación— (94) y finalmente, ciertas previsiones de tipo ambiental, a cargo del explotador aeroportuario (95).

Rizzi por su parte, también contempla la concesión de los servicios aeroportuarios, reparando en un plazo máximo vedando la renovación automática (96). En otro orden, distingue al responsable de los aeródromos según sean públicos (jefe) o privados (en-cargado), solo en el primer caso, regulado y designado por la autoridad aeronáutica (97).

Tanto Folchi como Rizzi incorporan y regulan los turnos de despegue y aterrizaje [slot, por su sigla en inglés (98)]; cuestión omitida en el DNU que estimo necesaria, al momento de actualizar el Código.

VI.9. Sustitución del artículo 34 (art. 189 DNU)

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, que el Código reservaba al propietario del aeródromo y que los anteproyectos de Capaldo y Folchi trasladaban, exclusivamente, a la autoridad aeronáutica (99).

También añade como supuesto para la intimación la comprobación de un delito “a la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este Código”, lo que estimo carece de una conducta típica que le dé lugar (100).

VI.10. Sustitución del artículo 36 (art. 190 DNU)

Se incorpora el género “aeronaves no tripuladas” a la definición de aeronaves, considerando que hubiera resultado apropiado referir a “pilotadas a distancia” o de modo remoto, para utilizar su denominación actual y más difundida en el derecho comparado.

Al respecto, el Anteproyecto Rizzi establece que el Código no resulta de aplicación para este tipo de aeronaves (101) y el de Capaldo deriva las actividades de los vehículos aéreos no tripulados a la reglamentación que se dicte (102); soluciones que facilitan la armonización con la normativa nacional e internacional a lo que me referí anteriormente en el punto VI.5.

VI.11. Sustitución del artículo 42 (art. 191 DNU)

Con relación a la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, se suprime el peso de la aeronave objeto de la anotación provisoria, extendiendo el supuesto de inscripción a cualquier aeronave, criterio también presente en los Anteproyectos de Folchi y Capaldo, aunque este último extendía también este tipo de inscripción a la adquisición de motores (103).

Rizzi, por su parte, propone reemplazar el artículo 42 del Código, postulando una mayor laxitud al contemplar la inscripción de “documentación idónea que legitime la tenencia, posesión, utilización o derecho e explotación de la aeronave” y suprime el art. 43.

VI.12. Sustitución del artículo 45 (art. 192 DNU)

También advierto en este aspecto la pérdida de oportunidad de una auténtica actualización de la norma, en tanto solo incorpora la modalidad electrónica para las inscripciones (o como lo disponga la autoridad aeronáutica) y excluye las inscripciones de los certificados de aeronavegabilidad y los estatutos (y sus modificaciones) y datos personales de sus administradores y mandatarios de las sociedades propietarias (104), cuestiones que no se presentan como impostergables.

En cambio, de acuerdo con los Anteproyectos de Capaldo, Folchi y Rizzi, la oportunidad era propicia para explicitar (en tanto el inciso 8 no impedía su inscripción) la anotación de privilegios, contratos y de explotadores de aeronaves (105).

VI.13. Sustitución del artículo 47 (art. 193 DNU)

Agrega el acceso al Registro a través de medios electrónicos, lo cual institucionaliza el *statu quo* y da cuenta de que, en este punto, la reforma carecía de necesidad y urgencia.

Cabe referir que los Anteproyectos de Capaldo y Rizzi se establecía que las inscripciones no eran gratuitas (106).

VI.14. Sustitución del artículo 48 (art. 194 DNU)

En materia de propiedad de aeronaves argentinas se modifica el tipo de domicilio, pasando del real al legal en el país.

Cabe recordar que los Anteproyectos de Capaldo y Folchi conservan el requisito del domicilio real (107).

El de Rizzi, en cambio, para el caso de condominio prohíbe la inscripción cuando ningún condómino tenga domicilio o residencia —añade— en el país; permitiendo la inscripción de la aeronave cuando el condómino sin domicilio en el país constituya la garantía que determine la reglamentación del Registro para responder por eventuales daños que cause la aeronave. Además, para el caso de sociedades extranjeras, establece que deberá establecer una sucursal o representación en el país; estableciendo que en caso de sociedades controlantes no podrán tener radicación en los llamados paraísos fiscales (108). Aunque ocioso, también establece los efectos de la inscripción registral (109).

VI.15. Sustitución de los artículos 50 y 51 (arts. 195 y 196 DNU)

Corolario de la sustitución del artículo 45, que suprimió su inciso 8, en este artículo también se elimina tal referencia; reparando en su inconveniencia por la contribución a la seguridad jurídica y tutela del interés de quien consulta al Registro en procura de la situación de una aeronave o motor que importa la inscripción de “cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave”.

En el artículo 51 tan solo se reemplaza escritura por instrumento público, sin siquiera incorporar las referencias de tipo burocrático presentes en los Anteproyectos de Capaldo y Folchi (110), lo que torna ocioso este aspecto de la modificación.

VI.16. Sustitución del artículo 52 (art. 197 DNU)

Con relación a la aeronave hipotecada solo añade el verbo transitivo “y garantizada”; lo cual, interpreto, es para arrimar el concepto al *Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil* (111).

VI.17. Sustitución del artículo 60 (art. 198 DNU)

En materia de 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 dos años anteriores a la fecha del reclamo del privilegio.

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.

Cabe referir que los Anteproyectos de Capaldo y Folchi ampliaban la nómina de los créditos privilegiados (112). El de Rizzi, por su parte, reduce el plazo de inscripción tras el cese de operaciones (de 3 meses a 15 días)

y da preferencia a los créditos de naturaleza laboral (los que además, amplía y para cuyos gastos de inscripción establece la gratuidad, en rigor, dispensa de tasas) y reduce el período de los créditos relacionados con los servicios aeroportuarios y de navegación aérea (de 1 año a 3 meses) (113).

VI.18. Sustitución del artículo 63 (art. 199 DNU)

La única novedad en este punto es la extensión a dos años del reconocimiento del privilegio, en tanto no sea reinscripto (114); cuestión que entiendo debió armonizarse en el nuevo artículo 45, explicitando la anotación de privilegios entre los actos susceptibles de inscripción en el Registro de Aeronaves.

VI.19. Sustitución del nombre del capítulo IX del título IV (art. 200 DNU)

Otro punto que no evidencia la necesidad ni la urgencia de la reforma es la corrección —acertada por cierto— de este Capítulo; sustituyendo la especie “locación” de aeronaves por su género, “contratos” sobre aeronaves.

Esta corrección también se encuentra en los Anteproyectos de Capaldo y Folchi (115).

VI.20. Sustitución del artículo 68 (art. 201 DNU)

El artículo reemplazado regulaba los efectos, modalidades y recaudos del contrato de locación; los que el nuevo artículo extiende a los contratos en general, consagrando el principio de libertad contractual y la validez entre las partes.

La sustitución del artículo 68 y la redacción del que lo reemplaza dejan al Código sin la definición que en la locación de aeronaves se produce la transferencia del carácter del explotador del locador al locatario; lo cual mal puede quedar librado al acuerdo de partes dado que, sin perjuicio de lo establecido en sus artículos 66 y 67, en tal caso, no se trataría de una locación de aeronaves.

Al margen de ello, que no es poco, estimo 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 y los cuales los Anteproyectos de Capaldo (116) o Folchi (117) consideran.

Rizzi, en cambio, elimina el Capítulo IX (relacionado a los contratos sobre aeronaves) y regula en el Capítulo VIII a su operador (al cual define), estableciendo que la inscripción de un contrato en el Registro libera al propietario de las responsabilidades inherentes al operador (118). Es decir, elimina la causa y regula sus efectos.

VI.21. Sustitución del artículo 74 (art. 202 DNU)

Consecuencia del reemplazo del artículo 1º, incorporando el concepto de *espacio aéreo argentino*, se sustituye este artículo.

(87) MARÓN, G., “La desintegración de la autoridad aeronáutica. Aportes para la reorganización de un modelo ineficiente.”, en CAPALDO, Griselda *Aportes para un nuevo Código Aeronáutico*, UNDef Libros, Buenos Aires, 2017, p.138.

(88) Capítulo IV del Título III (arts. 51 a 55).

(89) Capítulo IV del Título III (arts. 47 a 58).

(90) V. arts. 47 a 50.

(91) V. art. 37.

(92) V. art. 33.

(93) V. art. 51.

(94) V. arts. 54 y 55.

(95) V. arts. 56 y 57.

(96) V. artículo nuevo a continuación del 27 y nuevo párrafo propuesto para el 28.

(97) V. artículo nuevo a continuación del 29.

(98) V. arts. 39 y nuevos a continuación del 29 de sendos proyectos, respectivamente.

(99) V. arts. 63 y 62 de aquellos, respectivamente.

(100) Arg. arts. 190 y 196 del Código Penal, por referir a las que estimo de mayor relación con el bien jurídico protegido.

(101) V. su art. 1, último párrafo.

(102) V. su art. 71, último párrafo.

(103) Sus arts. 73 y 82, respectivamente.

(104) Los incisos 4 y 7.

(105) Cf. sus arts. 90, 78 y 45, respectivamente.

(106) V. arts. 89 y 47 de aquellos.

(107) Cf. sus arts. 93 y 79, respectivamente.

(108) V. su art. 48 incs. 2, 4 y 5.

(109) V. su art. 50.

(110) Cf. sus arts. 99 y 81, respectivamente.

(111) Ciudad del Cabo, 2001 (aprobado mediante la ley 27.357).

(112) Capaldo lo extendía a los gastos de remoción (cf. su art. 114 inc. 3) y Folchi al crédito del vendedor con condición resolutoria o a crédito o mediante reserva del título de propiedad hasta el pago total del precio o el cumplimiento de la condición (usualmente, el

lesor, su art. 93 inc. 4).

(113) V. su art. 60.

(114) El Anteproyecto Capaldo contiene idéntica prescripción (v. su art. 119 inc. 2).

(115) Títulos VII de ambos.

(116) *Leasing* (arts. 166 a 177), fletamento (arts. 156 a 161) y intercambio (arts. 162 a 165).

(117) Construcción (arts. 182 a 185), fletamento (arts. 136 a 140 y 145 a 147), intercambio (arts. 141 a 144) y hangaraje (arts. 188 a 190).

(118) V. sus arts. 65 y ss.

Nuevamente, se ha perdido la oportunidad de actualizar la norma (119), estableciendo que sea la autoridad aeronáutica (en lugar del Poder Ejecutivo) la que regule el procedimiento integral sobre abandono de aeronaves, sus partes o despojos.

VI.22. *Sustitución del artículo 79 (art. 203 DNU)*

Con el claro propósito de asimilar en el Código a las aeronaves no tripuladas, y la intención evidente de apenas innovar en su redacción y no redactar uno nuevo, se intercaló un adjetivo y se incorporaron dos 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 dos observaciones.

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.

Me remito a lo expuesto en el punto VI.5 con relación a las restricciones operativas que subsisten, en tanto el artículo 10 no ha sido modificado.

Por último, 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.

VI.23. *Sustitución del artículo 91 (art. 204 DNU)*

Incluye la calificación de esencial a la aeronáutica comercial, remitiéndome a lo ya indicado en el punto VI.2.1 sobre asignarle tal carácter a ciertas modalidades del trabajo aéreo.

VI.24. *Sustitución del artículo 95 (art. 205 DNU)*

La derogación de la ley 19.030 y del decreto-ley 12.507/1956 proyecta, aunque con

muy menor intensidad en el párrafo que su incorpora al final de este artículo, el principio de reciprocidad de aplicación al momento de autorizar servicios aerocomerciales a empresas de bandera extranjera.

En efecto, por entonces el requisito implicaba “la real y efectiva posibilidad y conveniencia de su ejercicio” (120), mientras que el nuevo artículo establece que se “procurará obtener principios de reciprocidad”.

VI.25. *Sustitución del artículo 97 (art. 206 DNU)*

El artículo sustituido presenta tres novedades: armoniza las referencias personales a las del Código Civil y Comercial (persona humana y sociedades) y consecuencia de la transformación de las empresas del Estado en sociedades, suprime la última parte del primer párrafo, que refería a sociedades mixtas y empresas del Estado.

Además, también consecuente con la derogación de la ley 19.030 y el decreto-ley 12.507/1956, suprime el segundo párrafo que, como principio, prohibía el ejercicio de la 5ª libertad a líneas aéreas extranjeras salvo razones de interés general y bajo condición de reciprocidad; previsión que aunque en desuetudo, estaba vigente.

VI.26. *Sustitución del artículo 98 (art. 207 DNU)*

Aunque infrecuente, cambian sustancialmente las condiciones para las personas humanas que exploten servicios de transporte interno; suprimiendo el requisito de nacionalidad argentina y exigiendo domicilio legal, en lugar de real (121), en el país.

VI.27. *Sustitución del artículo 99 (art. 208 DNU)*

Otro cambio significativo en lo normativo pero que importa otro reconocimiento del *statu quo* es el abandono del principio de propiedad sustancial para las sociedades que operen servicios de transporte aéreo interno, conservando el de control efectivo. En este sentido cambia también el tipo de domicilio en el país, mudando del real al legal.

Así, respecto el control efectivo se mantiene la exigencia de que el presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores sean argentinos y con domicilio legal en el país.

Los Anteproyectos de Capaldo y Folchi (122) mantienen los requisitos de propiedad sustancial y control efectivo y el domicilio real de quienes lo ostentan. En cambio, el de Rizzi, solo conserva el recaudo del domicilio (sin aclarar su tipo) y quienes no reúnan dicho requisito, deben constituir la garantía que determine la reglamentación o autoridad de aplicación (123).

VI.28. *Sustitución del artículo 102 (art. 209 DNU)*

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 con el procedimiento que la autoridad competente establezca.

Resulta curioso que el nuevo artículo fije directrices superfluas, como son que dicha autoridad proceda de “manera eficaz y digitalmente” (124) y que contemple la prórroga de los plazos de estas autorizaciones. Esto es, guarda silencio respecto a si el procedimiento debe aplicar el régimen de la audiencia pública y sobre el plazo de las autorizaciones y concesiones cuya prórroga indica que se contemple.

Cabe referir que los Anteproyectos de Folchi y Rizzi prescinden de dicho régimen y establecen el plazo de 15 años (prorrogable) para las autorizaciones o concesiones (125); en cambio, el de Capaldo mantiene el recaudo de la audiencia pública y el mismo plazo (126).

Rizzi va más allá, al introducir un nuevo artículo (a continuación del art. 102) que establece un plazo de 180 días corridos para el trámite del procedimiento de solicitud de servicios regulares, prorrogable una sola vez por 30 días corridos, vencido el cual, de no haber respuesta por parte de la autoridad, se considerará otorgada la concesión.

VI.29. *Sustitución del artículo 104 (art. 210 DNU)*

La modificación en este artículo, que ratifica que “la autorización de una ruta no importa exclusividad”, enfatiza el principio que impregna el DNU que es la promoción de la sana competencia y el principio de libertad de mercado (127), en tanto al texto vigente, solo incorpora lo indicado.

VI.30. *Sustitución del artículo 105 (art. 211 DNU)*

En el afán de incorporar al artículo al universo de la infraestructura aeronáutica disponible, incluyendo a los aeropuertos y a los lugares aptos denunciados (LAD), entiendo que esto último resulta meramente especulativo en tanto, habiéndose establecido que las “aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial” (128), no resulta verosímil contemplar servicios de transporte aéreo que operen desde y/o hacia y/o con escalas en LAD.

Estas modificaciones no fueron consideradas en los Anteproyectos de Capaldo, Folchi ni Rizzi.

VI.31. *Sustitución del artículo 106 (art. 212 DNU)*

Mediante la sustitución de este artículo se morigeran las condiciones del personal afectado en los servicios de transporte aéreo de bandera argentina; suprimiendo las razones y el plazo para la afectación de personal extranjero, aunque sentando su provisoriedad en tanto contempla “un procedimiento gradual de reemplazo”.

A propósito, el artículo sustituido limitaba la excepción a razones técnicas y el plazo no podía superar los 2 años desde la autorización.

El Anteproyecto Capaldo mantiene el principio de nacionalidad del personal afectado, reduciendo el plazo de excepción a 6 meses (129); el de Folchi, reproduce las condiciones del artículo 106 sustituido (130); en cambio, el de Rizzi establece que el per-

sonal a bordo debe ser “preferentemente” argentino y en caso de que se acredite “falta de personal argentino podrán recurrir a personal nativo de países que integren el MERCOSUR...[de] países con los cuales existan tratados de integración...y si aún no hubiera posibilidad de cubrir las vacantes...a personal no nacional sin limitación alguna” (131).

VI.32. *Sustitución del artículo 107 (art. 213 DNU)*

Al igual que en el artículo anterior, la sustitución flexibiliza la afectación de aeronaves con matrícula extranjera y en tales casos, el Poder Ejecutivo Nacional “procurará obtener principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional donde se garantice que dichas aeronaves serán tripuladas, asistidas y mantenidas por personal argentino”.

El nuevo artículo importa la incorporación del artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) (132) a nuestro derecho interno; aunque considero de mayor precisión el modo en que el Anteproyecto Capaldo hace lo propio (133).

Cabe reparar el dispar tratamiento dado a las aeronaves destinadas a servicios comerciales y a la aviación general respecto a las afectadas al trabajo aéreo; dado el dispar verbo aplicado.

En tal sentido, la nueva redacción del artículo 107 refiere a “procurar”; a diferencia del nuevo artículo 131, destinado al trabajo aéreo, que establece el “deberán”.

Así, en tanto la excepcionalidad se vislumbra aplicable para las aeronaves afectadas al transporte y a la aviación general resultaría de difícil, si no imposible, aplicación al trabajo aéreo, sobre lo que abundo en el punto VI.42; ello, en orden a que —a la fecha— no existe ningún acuerdo de doble vigilancia, en ningún ámbito y con ningún estado.

También cabe reparar en el empleo de la conjunción copulativa y; esto es, procurar tanto la reciprocidad como el acuerdo de doble vigilancia de seguridad operacional.

Por ello, estimo que las excepciones que daban 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.

Finalmente, cabe referir que el Anteproyecto Folchi reproducía las previsiones del Código en este aspecto (134); a diferencia de Capaldo que mantenía la matrícula nacional como principio general que cedía, sin autorización de la autoridad de aplicación, cuando mediaren razones de orden técnico, operativo o comercial justificadas (135). Rizzi, también observa la matrícula nacional como principio, pero faculta a la autoridad de aplicación a autorizar la utilización de aeronaves con matrícula extranjera cuando su explotador acredite la conveniencia económica y financiera de su empleo. Además, contempla —de pleno derecho— la facultad de las sociedades controladas de utilizar aeronaves con matrícula en el país en que esté constituida su controlante, excepto que aquél sea considerado un paraíso fiscal (136).

con respecto a dicha aeronave...El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas...”.

- (133) V. su art. 85.
- (134) V. su art. 217.
- (135) V. su art. 230.
- (136) V. su art. 107.

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

(119) Decreto 5764/1967.
(120) Cf. art. 9 inc. e de la ley 19.030.
(121) Los Anteproyectos Capaldo y Folchi mantenían este requisito (v. sus arts. 228 y 211, respectivamente).
(122) V. sus arts. 229 y 212, respectivamente.
(123) V. su art. 99.
(124) Ambas innecesarias en virtud de lo establecido en los arts. 4 y 5 incs. a y c del decreto 1759/1972 (to, 2017).
(125) Cf. sus arts. 215 y 102, respectivamente.

(126) Cf. sus arts. 224 y 232.
(127) Los Anteproyectos Folchi y Rizzi desarrollan los mismos principios en la materia.
(128) Cf. nuevo art. 79, último párrafo. Me remito a lo expuesto en el punto VI:21 acerca de la imprecisión de esta expresión.
(129) Cf. su art. 132.
(130) Cf. su art. 216.
(131) Cf. su art. 106.
(132) Esta norma establece los acuerdos de doble

VI.33. *Sustitución del artículo 108 (art. 214 DNU)*

En el punto VI.8 hice referencia a la oportunidad perdida de definir (o redefinir) las competencias de la autoridad aeronáutica y demás integrantes del sistema de aviación civil y este artículo sienta la base para ello.

En efecto, identifica a la autoridad aeronáutica, la Administración Nacional de Aviación Civil u organismo “federal aeroespacial a constituir”; la que “será única y establecerá o adoptará todas las normas de seguridad operacional... [y] entiende y regula la totalidad de los Anexos Técnicos de los Convenios Internacionales sobre la materia”.

VI.33.a. Estimo que la norma resultaba indispensable habida cuenta la atomización de la autoridad aeronáutica a partir de 1983 (137), la superposición de competencias y la exorbitancia de funciones de las ciertas autoridades de aplicación de determinados convenios internacionales (138) y que, modificación mediante, atribuye de modo inequívoco a la ANAC (u organismo que la reemplace) la regulación de la totalidad de los anexos técnicos de los convenios internacionales sobre la materia.

Al referir a “Anexos Técnicos de los Convenios Internacionales sobre la materia” no presenta duda de que se trata de los emergentes del artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), que son 19, hasta la fecha; de los cuales, con distinto tipo de coordinación con el regulador (ANAC), son autoridades de aplicación o competentes en la materia, el Servicio Meteorológico Nacional (139), el Instituto Geográfico Nacional (140), la Comisión Interministerial de Facilitación del Transporte Aéreo (141), el Ente Nacional de Comunicaciones - ENACOM (142), la Empresa Nacional de Navegación Aérea SE - EANA (143), la Junta de Seguridad del Transporte - JST (144), el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos - ORSNA (145) y la Policía de Seguridad Aeroportuaria - PSA (146).

Si bien la nueva redacción del artículo contribuye a esclarecer la autoridad de regulación y las de aplicación, estimo que hubiera sido conveniente, además, facultar a la autoridad aeronáutica a dictar las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de los convenios internacionales que hubieran sido ratificados o hubiera adherido nuestro país.

VI.33.b. En otro orden, el artículo alude a una autoridad aeroespacial a constituir, lo que no conoce antecedentes y pareciera 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

los al tránsito aéreo, lo que resulta a todas luces insuficiente para la proyectada fusión.

VI.34. *Sustitución del artículo 109 (art. 215 DNU)*

VI.34.a. La sustitución de este artículo introduce dos novedades: especifica que la referencia a la capacidad es la del sistema; es decir, la de que la operación se realice en un horario de despegue o aterrizaje determinado (*slot*) y extiende la aprobación previa a los servicios regulares internacionales.

VI.34.b. La otra novedad, consecuencia de la derogación de la ley 19.030 y del decreto 1654/2002, es la liberación de las tarifas; las que son dispuestas por las empresas sin ninguna restricción. Mantiene la necesidad de su registro ante la autoridad competente “al solo efecto de dar a conocer los términos, condiciones, penalidades y restricciones de cada una de ellas”.

Viene al caso señalar que, mediante el decreto 879/2021 se había encomendado al Ministerio de Transporte determinar tarifas máximas y bandas tarifarias para los servicios internos de transporte aéreo regular (147); las cuales nunca fueron establecidas.

En orden a que uno de los nuevos artículos que se incorporan al Código (el 130 bis) establezca que “la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero”, se advierte la omisión en el nuevo artículo de que las condiciones tarifarias deben reconocer tales derechos y las consecuencias de cuando estos sean ignorados.

A propósito, el Anteproyecto Folchi incluye una atinada previsión en materia de tarifas, aunque circumscripción —en mi opinión, sin razón— a empresas extranjeras estableciendo que “...la autoridad de aplicación garantizará el funcionamiento de una sana competencia, evitando toda clase de monopolios. Para ello, podrá aumentar el monto de las tarifas a ser aplicadas por las empresas extranjeras, si considerase, con opinión fundada, que no cubren los costos operativos directos e indirectos de la ruta de que se trate o que expresan una conducta comercial distinta de la sana competencia” (148); previsión que, estimo, cabe extender a todo tipo de operador y servicio, es decir, domésticos e internacionales, regulares y no regulares (incluyendo los especiales y *charters*), de modo de no permitir prácticas de *dumping*.

El Anteproyecto Rizzi también modifica este artículo, incluyendo las tarifas, pero al solo efecto de ponerlas en conocimiento (en lugar de aprobación) de la autoridad aeronáutica (149).

VI.35. *Sustitución del artículo 110 (art. 216 DNU)*

El artículo sustituido establecía la autorización de ciertos acuerdos aerocomerciales por parte de la autoridad aeronáutica y el silencio positivo para el caso de que no si pronunciara

dentro de los 90 días desde que se solicitara su aprobación; estableciendo su nueva redacción que tan solo quedarán regidos por la Ley de Defensa de la Competencia.

Dos cuestiones surgen entonces de la nueva redacción del artículo: la supresión del silencio positivo, habida cuenta que solo procede si la ley expresamente así lo dispone (150) y si la autoridad aeronáutica será quien analice tales acuerdos a la luz de la ley 25.156 o será la autoridad de aplicación de aquella quien lo realice.

En cuanto a la supresión de la referencia al silencio positivo, dado que se establece la aplicación de la Ley de Defensa de la Competencia que lo contempla y determina el mismo plazo para resolver la solicitud (151); la modificación no altera el *statu quo*.

Con relación a qué autoridad resolverá al respecto, cabe analizar si tal decisión resulta competencia de la autoridad aeronáutica, la ANAC o la autoridad de aplicación de la ley de defensa de la competencia. Entiendo que resulta competencia de la ANAC (152), con asistencia de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (153).

A propósito, la ley 25.156 establece que el Poder Ejecutivo Nacional determinará la autoridad de aplicación de esta ley (154); la nueva redacción del artículo 108 del Código Aeronáutico señala que la autoridad aeronáutica, ejercida por la ANAC, será única y mediante la sustitución de este artículo se indica que los acuerdos empresarios que se describen, “estarán regidos” por la Ley de Defensa de la Competencia.

De modo tal que, en la ley especial se establece la directriz bajo la cual deben considerarse dichos acuerdos y la unicidad de la autoridad aeronáutica excluye —en mi opinión— la decisión por otro ente, aún con competencia en la materia, el que en este aspecto, intervendrá a través de la Comisión aludida anteriormente.

Esto, además, en razón de que el DNU —en tanto no resulte invalidado— es ley posterior a la 25.156 y que, en este punto (su Título IX - Aerocomercial), constituye una norma especial que contradice previsiones, de carácter general, de otra norma especial (de defensa de la competencia) (155).

No obstante, 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”.

Cabe referir que, en este aspecto, el Anteproyecto Capaldo incorpora a este artículo que estos acuerdos aerocomerciales deben respetar los permisos de operación otorgados y los derechos de los usuarios; reduciendo, además, a 45 días el plazo establecido para la resolución de la solicitud (156), e incorpora un Capítulo dedicado al control de la competencia que sanciona actos que limiten, impidan, distorsionen, restrinjan o

falseen la competencia o el acceso al mercado o incurran en un abuso de una posición dominante. En tal sentido, incluye entre tales prácticas tarifas tanto injustificadamente bajas como excesivamente elevada y encomienda a la autoridad aeronáutica regular un el procedimiento para la sanción de tales actos, de carácter oral y actuado, que garantice la defensa en juicio y la doble instancia (157).

El Anteproyecto Folchi apenas difiere del anterior en que no contempla el silencio positivo ni la forma del procedimiento sancionatorio (158).

Por último, el Anteproyecto Rizzi también sostiene la notificación a la autoridad de aplicación “y si correspondiere a las autoridades que tutelan la libre competencia y defensa del consumidor” (159)

VI.36. *Sustitución del artículo 112 (art. 217 DNU)*

Se modifican las condiciones del depósito de garantía de sus obligaciones que deben otorgar los nuevos titulares de autorizaciones o concesiones de servicios de transporte aéreo y el destino de su pérdida en caso de incumplimientos.

En cuanto a las condiciones, la norma ya no indica que el depósito debe efectuarse en el Banco de la Nación Argentina; y respecto al destino de aquel, se modifica el inexistente Fondo Permanente para el Fomento de la Aviación Civil por el ingreso del monto a la cuenta de la autoridad aeronáutica en concepto de pérdida de tal caución.

El mismo destino contempla el Anteproyecto Folchi (160) y el de Rizzi: extiende las obligaciones a los operadores no regulares “o” *charter* (161) (estimo que, en tal caso, corresponde la conjunción copulativa y). Este anteproyecto, al igual que el de Capaldo (que impone la garantía a “toda persona a la que se le hubiera otorgado un permiso de operación”) (162), no establece la cuantía del depósito.

VI.37. *Sustitución de los artículos 113, 116 y 120 (arts. 218, 219 y 220 DNU)*

En materia de prueba del contrato de transporte de pasajeros, de equipajes registrados y de carga, se incorpora el “formato” electrónico o digital, actualizando de este modo las previsiones del Código al respecto y armonizándolo a la normativa internacional (163).

En otros términos, pero con idénticos efectos, lo expresan los Anteproyectos de Capaldo (164), Folchi (165) y Rizzi (166), este último, sin extenderlo al transporte de carga.

VI.38. *Derogación de la sección e, del capítulo II, del título VI, transporte de carga postal (art. 221 DNU)*

VI.38.a. El Código Aeronáutico, en su artículo 125, imponía a los explotadores de

(137) V. MARÓN, G., ob. cit. en nota 71.

(138) Caso de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) con relación al Anexo 17 - Seguridad; y parte del 18 - Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y Junta de Seguridad del Transporte (JST) con relación al Anexo 13 - Investigación de incidentes y accidentes de aviación, de dicho convenio.

(139) Anexo 3 - Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

(140) Anexo 4 - Cartas aeronáuticas.

(141) Anexo 9 - Facilitación.

(142) Anexo 10 - Telecomunicaciones aeronáuticas.

(143) Anexos 11 - Servicios de tránsito aéreo; 12 - Búsqueda y salvamento; y 15 - Servicios de información aeronáutica.

(144) Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes

de aviación.

(145) Anexos 14 - Aeródromos; y 16 - Protección del medio ambiente (exclusivamente para los que integran el Sistema Nacional de Aeropuertos).

(146) Anexos 17 - Seguridad; y 18 (en parte) - Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea. Además, la ley 26.102, en su artículo 17, establece que también será autoridad de aplicación de los convenios que integran el “Sistema de Tokio”, al que ya hice referencia.

(147) V. su art. 1º (publicado en el Boletín Oficial del 24/12/2021).

(148) Cf. art. 233 de su anteproyecto.

(149) V. art. 109 de su anteproyecto.

(150) Cf. art. 10 de la ley 19.549.

(151) V. su art. 16.

(152) 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.

(153) V. art. 19 de la ley 25.156.

(154) Cf. su art. 17.

(155) Arg. arts. 2 y 963 del Código Civil y Comercial. “El principio de especialidad normativa —como destaca N. Bobbio— hace referencia a la materia regulada, al contenido de la norma, y supone el tránsito de una regla más amplia, que afecta a todo un género, a una regla menos extensa, que afecta exclusivamente a una especie de dicho género. Es decir —apostillamos nosotros—, la preferencia aplicativa de la norma reguladora de una especie de cierto género sobre la norma reguladora de tal género en su totalidad” (TARDÍO PATO, José Antonio, “El principio de especialidad normativa (*lex specialis*) y sus aplicaciones jurisprudenciales”, punto II en *Revista*

de Administración Pública nº 162 - septiembre-diciembre 2003, pág. 191, <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/784932.pdf>.

(156) V. art. 234 de su anteproyecto.

(157) V. su Título VIII, Capítulo IX, arts. 261 a 264.

(158) V. sus arts. 221 y 222.

(159) V. su art. 110.

(160) V. su art. 223.

(161) V. su art. 112.

(162) V. su art. 235.

(163) Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999, ratificado por la ley 26.451), sus artículos 3.2 y 4.2.

(164) V. su arts. 184, 185 y 188.

(165) V. sus art. 151, 156 y 159.

(166) V. sus arts. 113 y 116 (aunque refiere al “documento que otorgue el transportador”).

servicios de transporte aéreo la obligación de transportar la carga postal que se les asigne; cuyas tarifas —según establecía el artículo 126— debían ser aprobadas por el Poder Ejecutivo con intervención de las autoridades aeronáutica y postal; normas en desuetudo, de modo tal que la derogación importa el reconocimiento del *statu quo*.

El transporte postal “ha sido desde los orígenes de la aviación civil uno de los medios empleados para alentar el desarrollo del transporte aéreo” (167). “El transporte de piezas postales hace a la libre comunicación social de las ideas, razón por la cual el Estado toma injerencia para controlar las tarifas del servicio en razón de su importancia... los precios altos podrían entorpecer, por razones económicas, el derecho a la libre circulación de las ideas... De ahí la protección especial que se da al transporte de piezas postales, que no eran solo cartas sito también diarios, revistas, libros, etc.” (168) y consecuencia de su carácter de servicio público; necesidad que fue superándose a partir del desarrollo y consolidación de *couriers*, transportadores aéreos exclusivamente postales, y más recientemente, con el reemplazo del papel por los documentos electrónicos (169).

VI.38.b. En sentido contrario, el Anteproyecto Folchi postula una sección (170) al respecto, definiendo que 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” (171); regulando el documento que lo instrumenta (guía de transporte) y sus efectos (172).

El Anteproyecto Capaldo reproduce las previsiones del Código (173), eliminando las referencias a la tarifa del artículo 127 (174) e incorporando el reenvío a normas postales internas e internacionales en materia de indemnizaciones debidas al remitente y al transporte de sustancias peligrosas (175).

Rizzi, por su parte, no introduce modificación alguna en la materia (176).

VI.39. *Incorporación del artículo 128 bis (art. 222 DNU)*

VI.39.a. A través de este nuevo artículo y consecuencia de la derogación del decreto-ley 12.507/1956 y de la ley 19.030, se introducen las directrices de la política aerocomercial, consistentes en los principios de seguridad (se entiende, en el sentido operacional) y de libertad de mercados “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”.

Lo expuesto desvirtúa una política de cielos abiertos, habida cuenta de que establece que el principio de libertad de mercados habrá de aplicarse conforme a los acuerdos con terceros estados. Esto es, no hay una liberalización del espacio aéreo y el acceso a nuestro mercado continúa condicionado a los acuerdos de transporte aéreo celebrados o que celebre nuestro país, o a las autorizaciones que se otorguen en razón de la reciprocidad con otro estado.

Es decir, la modificación introducida no supone *ipso iure* la consagración de las 6ª (177), 7ª (178), 8ª (179) ni 9ª (180) libertades del aire.

VI.39.2 En otro orden, el último párrafo del nuevo artículo merece ser observado en tanto presenta ciertas imprecisiones, si no 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” (181); lo que motiva tres 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.

Estimo que “facilitar” hubiera sido un verbo más adecuado para receptar el cambio de paradigma.

VI.40. *Sustitución del artículo 129 (art. 223 DNU)*

VI.40.a. El cambio más relevante que motiva el artículo sustituido es que el procedimiento para el acceso a nuestro mercado por empresas extranjeras no necesariamente será el régimen de la audiencia pública, sino que será el que determine el Poder Ejecutivo para analizar “la conveniencia, necesidad y utilidad general”.

El cambio obedece, en mi opinión, a las demoras —muchas veces injustificadas— en la convocatoria a audiencias públicas para otorgar autorizaciones relacionadas con el transporte aéreo; desvirtuando un procedimiento virtuoso, transparente y propio de un sistema republicano de gobierno por una virtual barrera burocrática complaciente sino funcional con el *statu quo*.

Sin perjuicio de ello, nada obsta a que dicho régimen resulte ser el que establezca el Poder Ejecutivo al efecto.

El Anteproyecto Rizzi también establece la autorización previa sin un régimen determinado (182); a diferencia del Capaldo (183) y de Folchi, que mantienen —entre otros requisitos— el proceso de la audiencia pública (184).

VI.40.b. El otro cambio es la precisión en el alcance de la autorización previa por parte de la autoridad aeronáutica de los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios de los servicios de transporte aéreo internacional regular, la que comprende, exclusivamente, sus aspectos operativos.

En esta línea también se encuentra el Anteproyecto Rizzi (185); en cambio el de Folchi, contempla que la autoridad de aplicación podrá modificarlos “cuando puedan afectar la sana competencia” (186). Capaldo, por su parte, mantiene el sentido del Código al subordinarlos a la autorización previa (187).

VI.41. *Incorporación del artículo 130 bis (art. 224 DNU)*

Este nuevo artículo consagra, en términos positivos, dos de las características del derecho aeronáutico en los que la doctrina es unánime: la autonomía y la integridad (aunque más preciso hubiera sido integralidad) para facultar a la autoridad aeronáutica un postergado reglamento para la protección de los derechos del pasajero.

A propósito, la cuestión ya le había sido encomendada mediante el decreto 1770/2007 (188); y si bien desarrolló algún proyecto modificando el reglamento del contrato de transporte (189), hasta la fecha no lo modificó.

Además, siendo que el régimen de defensa del consumidor se aplica en forma subsidiaria al contrato de transporte aéreo (190), toda vez que ciertas contingencias de la operatoria aerocomercial carecen de un tratamiento reglamentario acabado (191), los conflictos son recurrentes y las soluciones diversas, dados los distintos ámbitos y jurisdicciones en que se resuelven, lo que evidencia la necesidad y urgencia en que se dicte el reglamento aludido.

Al respecto, el Anteproyecto Capaldo dedica un Capítulo a los *derechos de los usuarios del transporte aéreo de pasajeros* (192); el cual —en mi opinión— no da respuesta integral a la cuestión ni la deriva en la reglamentación que encomienda a la autoridad aeronáutica (193).

VI.42. *Sustitución del artículo 131 (art. 225 DNU)*

En materia de trabajo aéreo se modifica el supuesto de excepción para operar con aeronaves con matrícula extranjera; 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 dere-

cho, la afectación de aeronaves de matrícula extranjera queda sujeta a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional (194), 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.

Cabe referir que, en este aspecto, los Anteproyectos de Capaldo, Folchi y Rizzi replican la dispensa con carácter excepcional por parte de la autoridad aeronáutica (195).

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 otorga habitualmente esta excepción con relación a aeronaves destinadas al combate de incendios de bosques y campos (196).

En otro orden, encontrándose regulado el trabajo aéreo por el decreto 2836/1971, estimo que debería haberse sustituido también su artículo 16, a efectos de armonizar ambas normas.

VI.43. *Sustitución del artículo 133 (art. 226 DNU)*

En materia de fiscalización de las actividades aerocomerciales, en general, se reproduce el artículo sustituido; modificándose la referencia a la autoridad aeronáutica (se alude a la autoridad competente); se excluyen las referencias a las concesiones (algo que se repite a lo largo del articulado nuevo, aludiendo exclusivamente a las autorizaciones) y también se elimina la fiscalización del desvío o encañamiento no autorizado de tráfico (197).

La inclusión del inciso 11, que extiende la fiscalización a “explotadores u operadores” clandestinos resulta loable, aunque entiendo que hubiera resultado más eficaz referir a las acciones (operaciones clandestinas) en lugar de a los sujetos (explotadores u operadores) para incluir a todo el universo de actividades aerocomerciales, tanto en aire como en superficie, involucrando así al personal aeronáutico todo, al material de vuelo, infraestructura, etc.; enmendándose, de este modo, las omisiones de las reglamentaciones actuales al régimen de faltas y contravenciones aeronáuticas (decretos 2352/1983 y 326/1982).

Al margen y en orden a su antecedente, se ha incurrido en un yerro en el inciso 9, al aludir a policía aérea en lugar de la política aérea.

Por último, cabe señalar que los Anteproyectos de Capaldo y Folchi también extienden el contralor contra prácticas anticompetitivas o monopólicas (198). El de Rizzi, en cambio, no introduce modificaciones en esta materia.

(167) Cf. RODRÍGUEZ JURADO, Agustín, “Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”, Depalma, Buenos Aires, 1986, 2ª ed., t. I, p. 230).

(168) BALIÁN, Eduardo Néstor, “Código Aeronáutico comentado y anotado”, Astrea, Buenos Aires, 2013, comentario al artículo 127# 1, p. 262.

(169) En el mismo sentido BALIÁN, ob. cit.

(170) VI del Capítulo I del Título VIII.

(171) Cf. art. 177.

(172) Cf. arts. 178 a 180 de dicho anteproyecto.

(173) V. arts. 206 y 207 de su anteproyecto.

(174) V. art. 208 de su anteproyecto.

(175) V. arts. 209 y 210 de su anteproyecto.

(176) V. art. 125 a 127 de su anteproyecto.

(177) Transporte de pasajeros, carga y/o correo entre dos terceros países, haciendo escala en el de bandera.

(178) Transporte de pasajeros, carga y/o correo entre terceros países, con aeronaves basadas en alguno de esos países, sin tocar el país de bandera.

(179) Transporte de pasajeros, carga y/o correo dentro de un tercer país partiendo del país de bandera.

(180) Transporte de pasajeros, carga y/o correo dentro de un tercer país, con aeronaves basadas en ese tercer país, sin tocar el país de bandera.

(181) Cf. su art. 48.

(182) V. su art. 102 y ss.

(183) Art. 224.

(184) V. su art. 231.

(185) V. su art. 109.

(186) V. su art. 219.

(187) V. su art. 226.

(188) Su art. 2º inc. 14 incluyó entre las funciones y fa-

cultades de la ANAC “proteger los derechos de los usuarios y consumidores de los servicios de transporte aerocomercial”.

(189) Resolución MEyOySP 1532/1998.

(190) Cf. art. 63 de la ley 24.240.

(191) Caso de las compensaciones por demoras, cancelaciones o negativas de embarque, regulación de la sobreventa de pasajes (*overbooking*), armonización del régimen interno con el internacional, autoridad de aplicación, sanciones por incumplimiento, por citar los aspectos más significativos.

(192) V. Capítulo X del Título VIII, arts. 265 a 269.

(193) Apenas la faculta a reglamentar la compensación por la negativa de embarque y solo la competencia y funcionamiento del *Departamento de Defensa de los Derechos de los Usuarios* (v. sus arts. 268 inc. e y 269).

(194) 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 (nº 2836/1971), resultaba atinada para la urgencia que requiere una autorización de excepción (vgr., afectación de una aeronave para el combate de incendios).

(195) V. arts. 213 inc. 3, 274 y 131 inc. 3, respectivamente.

(196) Por caso, resoluciones ANAC 2/2018, 718/2022 y 183/2023, entre otras.

(197) Cabe apuntar los eventuales conflictos que importaría tal violación en materia de *security* y facilitación del transporte aerocomercial (Anexos 17 y 9, respectivamente, al Convenio de Chicago).

(198) V. sus arts. 255 y 235, respectivamente.

VI.44. *Sustitución del nombre del título VI del capítulo VI y de los artículos 135 y 137 (art. 227, 228 y 229 DNU)*

VI.44.a. Los cambios se relacionan con la supresión de las referencias a las concesiones, lo que —repito— ocurre en la redacción de otros artículos, como el anteriormente analizado.

Sabido es que concesión y autorización no son sinónimos. Aunque ocioso, mientras la concesión es un contrato administrativo —acto de gestión pública—, la autorización es una facultad emergente de un acto administrativo —de autoridad—.

“Las diferencias entre el contrato (acto bilateral) y el acto administrativo (acto unilateral) son profundas y marcan dos instituciones bien diversas del derecho administrativo” (199).

Por ello, existiendo actividades aeronáuticas concesionadas (caso de los aeropuertos que integran el Servicio Nacional de Aeropuertos) y otras que podrían serlo (por ejemplo, todos o parte de los servicios a la navegación aérea, el de socorro y extinción de incendios), resulta en mi opinión incorrecta la eliminación de las referencias a las concesiones en las modificaciones introducidas por el DNU.

Se infiere de la economía del DNU que las actividades y servicios susceptibles de concesión habrán de ser objeto de otro tipo de gestión, excluyendo ese tipo de contrato administrativo; lo cual no contempla la situación actual de los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (los de mayor intensidad de tránsito aéreo, pasajeros y cargas del país), actualmente concesionados (200).

De este modo, la supresión de esta referencia en los incisos 5 y 9 del artículo 135 priva al Poder Ejecutivo nacional de la facultad para declarar la caducidad de la concesión conferida.

No escapa a este análisis que en casos de incumplimientos cuya entidad motiven la caducidad también encontrarían sustento en el contrato de concesión sus anexos y modificaciones; mas la supresión de esta facultad en nada menos que el Código Aeronáutico vislumbra un seguro conflicto en el supuesto de que se pretenda su ejercicio que, a mi criterio, aconsejaba no innovar en este aspecto.

VI.44.b. La eliminación de la referencia a las concesiones también alcanza al artículo 137, que alude al procedimiento para la declaración de su caducidad y para el retiro de autorizaciones. En este aspecto, el texto reemplazado remitía a la “reglamentación respectiva” y el nuevo texto tan solo agrega que se deberá garantizar el derecho de defensa y el control judicial.

En definitiva, la sustitución tan solo armoniza el texto del Código a la supresión de las concesiones de su articulado.

Sin perjuicio de lo señalado, una referencia a las concesiones “ha sobrevivido” en el nuevo artículo 208 inciso c, al incluir a los concesionarios de aeropuertos entre los sujetos pasibles con sanción de multa.

VI.44.c. La otra supresión, que también considero desacertada, es la del inciso 10 del artículo 135; suprimiendo la reciprocidad (similar o equivalente, según el Código) en el ejercicio del tráfico aéreo; lo cual —en otro orden— tampoco armoniza con los requerimientos establecidos por la nueva redacción de los artículos 95 y 129 y del 128 bis.

VI.44.d. A propósito, el Anteproyecto Capaldo también modifica el nombre de este Capítulo y lo refleja también en el artículo, refiriéndose a “permisos” en lugar de concesiones y autorizaciones; lo cual estimo, al momento de introducir cambios, más acertado. Y también elimina el inciso 9, según su nota, “porque su esencia está contenida en los demás incisos del artículo” (201). También modifica el inciso 4, excluyendo las referencias al concurso preventivo por considerar que “las cuestiones relativas a la prestación de servicios son atribución exclusiva del juez interviniente en el concurso”, propuesta con la que discrepo, ya que tan cierto es que la continuidad de los servicios resulta competencia judicial, como que resulta imprescindible para el juez conocer si, a criterio de la autoridad aeronáutica, la situación de insolvencia afecta la seguridad operacional. Por ello considero atinado que el DNU no modificara este inciso.

En cuanto al Anteproyecto Folchi mantiene el título y, al igual que el DNU, suprime los incisos 9 y 10; y el de Rizzi también mantiene el título y el inciso 9 y elimina el inciso 10, pero, además, en el inciso 3, fija un plazo máximo para la interrupción del servicio (aunque refiere a la “suspensión”), y en el inciso 4 introduce regulaciones para los procesos de quiebra (subasta de rutas) y de concurso preventivo (continuidad de servicios regulares, no regulares o *charters*), esto último con algunos aspectos u omisiones cuestionables (202).

VI.45. *Sustitución del artículo 138 (art. 230 DNU)*

VI.45.a. En materia de subvenciones se mantiene el sentido del artículo sustituido, facultándose 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”.

En otro orden suprime el párrafo programático de la norma, que remitía la forma y condiciones para otorgar las subvenciones a su reglamentación por el Poder Ejecutivo.

VI.45.b. Al respecto, el Anteproyecto Capaldo replicando el texto de este artículo extiende las subvenciones “a cuando mediaren circunstancias extraordinarias que generen una crisis significativa en la industria del transporte aéreo nacional” (203), reiterando mi opinión contraria a utilizar adjetivos en las regulaciones en tanto no se incorporen, a la par, elementos que precisen sus alcances y efectos.

El Anteproyecto Folchi (204) también elimina el párrafo programático y, curiosamente, excluye al trabajo aéreo de los servicios susceptibles de subvención.

En cuanto a los subsidios, los orienta para “cubrir el déficit de una sana explotación” (replicando la singular expresión del Código) y agrega “o garantizar una razonable utilidad”, lo que considero reprochable aun cuando el sentido de la norma persiga el fomento o el servicio en rutas de interés general (205).

Además, Folchi extiende la posibilidad de subvencionar “la explotación de los servicios aeroportuarios”, esto es, el explotador del aeropuerto y los proveedores de sus servicios en aquellas rutas que fueran subvencionadas, lo que —entiendo— persigue extender los subsidios a todos los costos del servicio en cuestión, pero —en tal caso— la redacción es defectuosa en tanto omite otros costos inherentes a la operación, tales como las tasas correspondientes a los servicios de navegación aérea, de rampa, de seguridad y en su caso, migraciones y aduana.

Por último, el Anteproyecto Rizzi propone un tratamiento que resulta más afín al DNU, al orientar el régimen de subsidios a “las personas físicas que carezcan de medios y deban realizar viajes entre ciudades o provincias cuyas distancias superen los mil kilómetros”; prohibiendo subsidiar a empresas de transporte aéreo comercial estatales, públicas o privadas: prohibición que alcanza tanto a los gobiernos nacional como provinciales o municipales, y estableciendo que en caso de que alguna empresa hubiera recibido subsidios y no los reintegrare, será pasible de la pérdida de la concesión de las rutas que fueron subsidiadas (206).

VI.46. *Sustitución de los artículos 185 (art. 231 DNU)*

VI.46.1 En materia de 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” (207); y se explicita

que la investigación “no puede asignar responsabilidad o culpa ni es admisible como prueba judicial”.

Estimo que la oportunidad era propicia, bajo el criterio de fomentar la cultura positiva de la seguridad operacional o cultura justa (208), 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.

VI.46.b. En efecto si bien la nueva norma mejora a la anterior, estimo que debió enfatizarse el único sentido de la investigación técnica y sentar las bases del concepto de cultura positiva de la seguridad operacional o cultura justa.

En tal inteligencia, la Parte 13, *Investigación de accidentes e incidentes de aviación civil de las 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” (209); contemplando que “La JST no dará a conocer los siguientes registros (210) 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” (211).

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.

Viene al caso recordar que seguridad operacional es el “estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable” (212); para lo cual, así como le impone a los operadores aéreos, aeródromos, proveedores de servicios, centros de instrucción y mantenimiento la implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS, por sus siglas en inglés) (213), los Estados deben establecer un Programa

(199) Cf. GORDILLO, Agustín “Tratado de Derecho Administrativo y Obras Selectas”, tº 5, Lº II, cap. II # 30 y 31 en https://www.gordillo.com/pdf_tomo5/02/02-capitulo2.pdf

(200) Aeropuertos Argentina 2000 administra la mayor parte (35); *London Supply* (3) y los de Bahía Blanca y Neuquén por sendas sociedades anónimas.

(201) V. su art. 257.

(202) Por caso, la legitimación conferida a la autoridad de aplicación y el trámite proyectado al efecto. Al momento de regular ciertas cuestiones, como ser la “valorización de bienes intangibles” (en referencia a rutas y slots, en uno de los artículos nuevos, a continuación del 115), observo que tan relevante como lo proyectado es lo relativo a los contratos de transporte celebrados y pendientes de ejecución o el reconocimiento del estado de cuenta que expida IATA *Clearing House* (un sistema de compensación de servicios entre empresas aéreas internacionales, de adhesión convencional), además de la

ponderación de las rutas y *slots* asignados, por señalar aspectos relevantes ante concursos y quiebras.

(203) V. su art. 260.

(204) V. su art. 229.

(205) Considero muy atinada la regulación de las subvenciones contenida en la derogada ley 19.030, en sus artículos 31, 32, 35, 36 y 37, los cuales convendría contemplar en una futura regulación de esta materia.

(206) V. su art. 138.

(207) Actualmente, la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), otrora la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

(208) 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).

(209) Cf. su párrafo 13.15 puntos a y c.

(210) 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.

(211) Cf. su párrafo 13.56.

(212) Cf. Anexo 19, su capítulo 1.3.

(213) *Safety Management System*, regulado, según el caso, en las Partes 121 - Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias, 135 - Requerimientos de ope-

Estat al respecto (214) [SSP, por sus siglas en inglés (215)], regulado a partir de la Resolución ANAC N° 857/2011 - Declaración de Política de Gestión de la Seguridad Operacional (216) y la Resolución N° 155/2022 del Ministerio de Transporte.

Lo observado responde a que el concepto de *cultura positiva de la seguridad operacional* o *cultura justa* carece de definición y regulación por norma nacional alguna y advierto que la redacción del nuevo artículo 185 podría haberlo incorporado.

A propósito, y de *lege ferenda*, encuentro un excelente abordaje en el derecho comparado, en la Ley 1/2011 de España, mediante la cual se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (217) y donde la información sobre seguridad operacional facilitada voluntariamente, en la que no se aprecie dolo o negligencia grave, no podrá utilizarse como medio de prueba válido para cualquier tipo de procedimiento administrativo ni podrá revelarse al público, con el fin de asegurar la continua disponibilidad para poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas (218); regla que si bien reconoce excepciones (requerimiento judicial, parlamentario o de entes públicos relacionados con la aviación civil), se aclara que la información que se brinde debe mantener su carácter reservado y solo sea necesaria para la investigación en curso o para prevenir accidentes o incidentes, que no implica asignación de culpa o la determinación de la responsabilidad civil o penal (219).

VI.46.c. A propósito, esta observación alcanzaría su pleno sentido si los artículos 217 al 226 del Código recobrarán vigencia (220) o, mejor aún, una actualización o modificación de aquél tutele en debida forma los bienes jurídicos inherentes a la aviación civil, receptando las acciones contempladas en los convenios de derecho penal internacional, aún los pendientes de ratificación por nuestro país (221).

VI.46.d. Finalmente, cabe referir que ninguno de los anteproyectos citados incorpora referencia alguna al criterio de *cultura positiva de la seguridad operacional* o *cultura justa*.

El de Rizzi reproduce las disposiciones del Código en materia de investigación de accidentes (222) y el de Folchi incorpora un nuevo ente especializado (la Junta Nacional de Investigaciones de Sinistros Aeronáuticos, apenas un cambio de denominación), ratificando tanto su carácter independiente, autárquico y técnico como el objetivo de su labor (determinar las causas del evento) (223).

El Anteproyecto Capaldo se aproxima, pero —en mi opinión— sin la precisión de la norma española citada. Así, establece que “el propósito de la investigación técnica no es determinar culpas ni deslindar responsa-

bilidades jurídicas” (224); añade que “el organismo investigador no podrá actuar como perito auxiliar en causa alguna que se halle vinculada con la investigación técnica de su competencia” (225) y, con mayor cercanía a lo que observo, postula que “las declaraciones formuladas por las personas ante la autoridad aeronáutica encargada de la investigación técnica del accidente o incidente grave de aviación, no podrán ser utilizadas como medio de prueba en ninguna causa judicial. Si hubiese sospechas de la comisión de algún delito penal, la autoridad aeronáutica tendrá la obligación de denunciarlo a fin de que el Poder Judicial inicie su investigación independiente” (226). Entiendo que esto último va en sentido opuesto, ya que el principio de excepción a la reserva de la información debería limitarse a la sospecha de delitos dolosos.

Finalmente, con relación al informe final establece una categorización de sus datos; unos de carácter públicos (causas del hecho y recomendaciones de seguridad), otros confidenciales [declaraciones, datos personales sensibles, datos amparados por el secreto industrial, profesional, comercial, financiero, científico o técnico (227)] y finalmente, otro tipo de datos (informes clínicos o psiquiátricos) serán información privilegiada, no revelable a menos que el juez interviniente autorice su divulgación mediante resolución fundada (228).

VI.47. *Sustitución de los artículos 186 al 190 (arts. 232, 233, 234, 235 y 236 DNU)*

En los artículos 186, 187 y 189 se modifican las referencias a la autoridad “aeronáutica” por la “competente en materia de investigación de accidentes”.

En el art. 186, además, se amplía el ámbito de aplicación a los incidentes; armonizando de este modo la competencia a las previsiones de la Parte 13 de las RAAC. En el mismo sentido, los Anteproyectos de Capaldo y Folchi incorporan tanto los incidentes como los incidentes graves (229).

En el art. 187 se introduce un elemento de gestión, al aludir a la intervención coordinada de la autoridad competente (la JST) y la policía, receptando de este modo las previsiones de la norma aludida (230). En este punto, el Anteproyecto Capaldo extiende la coordinación a otros actores concurrentes ante la emergencia aérea (autoridades judiciales, militares, fuerzas de seguridad, sanitarias, aduaneras y migratorias), presentando una versión que estimo más acabada (231).

También armonizando el texto del Código con el de su reglamentación (232), en el artículo 188 se reemplaza la obligación de toda persona a declarar por la de ser entrevistada. La modificación, a mi criterio, inspirada en fomentar una cultura positiva de seguridad operacional o cultura justa, radica en abandonar el verbo declarar, asociado a la prueba

testimonial, al inherente juramento de decir verdad y a las consecuencias del falso testimonio. De otro modo no se considera al entrevistado como testigo, en tanto se procura recabar la mayor cantidad de información para develar las causas del accidente o incidente, garantizando que la información que brinde se utilizará exclusivamente en la investigación sin poder ser utilizada en ningún otro tipo de procedimiento (sea administrativo, disciplinario, laboral, penal o civil), a menos que la justicia determine que su divulgación resulte más importante que las posibles consecuencias adversas, a nivel nacional e internacional, que podría tener tal decisión para esa o futuras investigaciones.

Los Anteproyectos de Capaldo, Folchi y Rizzi (233) mantienen el verbo *declarar*; aclarando Capaldo que las declaraciones no podrán ser utilizadas como prueba en ninguna causa judicial (234).

En este aspecto vuelve a quedar en manifiesto lo conveniente que resulta que en la norma ordenadora de toda regulación aeronáutica se desarrolle, en forma acabada, el criterio de cultura positiva de la seguridad operacional o cultura justa.

Por último, coherente con la sustitución del artículo 1º, se reemplaza la referencia a “territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales” por “espacio aéreo argentino”. El Anteproyecto Capaldo, que también modifica ese artículo, hace lo propio en este (235).

VI.48. *Sustitución de los artículos 199 a 201 (arts. 237, 238 y 239 DNU)*

También en estos artículos, consecuencia de la sustitución del artículo 1º, se reemplaza “territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales” por “espacio aéreo argentino”.

En lo demás, el DNU no altera las jurisdicciones atribuidas por el Código según el carácter y bandera de la aeronave (privada o pública, nacional o extranjera, respectivamente) y el espacio aéreo en cuestión.

Cabe apuntar que los Anteproyectos de Capaldo y Folchi mudan los artículos integrantes del Título XI - Ley aplicable, jurisdicción y competencia de Código (uno de los últimos) al comienzo (236).

Además, Capaldo, al reformular el artículo 200 (237) explicita la aplicación del principio de territorialidad a aeronaves de bandera extranjera cuando causen daño a las personas o a los bienes situados en territorio argentino o al medioambiente; conceptos que podrían considerarse incluidos en el inciso 3, al referirse al “interés del Estado o de las personas domiciliadas en él”.

En orden al tenor del cambio introducido por el DNU a este Título, se impone reparar lo conveniente (sino más necesario y urgente) que habría sido adoptar este Ante-

proyecto en esta materia; en la cual, además de regular sobre jurisdicción (238), competencia federal [incluso para las faltas (239)] y la de la autoridad aeronáutica (240), también define las materias de regulación nacional (241); superando, en este aspecto, las previsiones del Código.

VI.49. *Sustitución del artículo 202 (art. 240 DNU)*

En materia de fiscalización, la sustitución del artículo importa la reproducción del sustituido con modificaciones: reemplaza “lugares aeronáuticos” por “infraestructura aeronáutica” y elimina la referencia a la policía aeronáutica, aspecto que considero reprochable en tanto no armoniza con otras modificaciones introducidas por el DNU.

En tal sentido ya señalé que, mediante la sustitución del artículo 108, se identifica a la autoridad aeronáutica y su competencia. Con tal criterio, estimo que este artículo daba cabida a la identificación de la autoridad competente en materia de seguridad aeronáutica, la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), autoridad de aplicación (242) de las previsiones del Anexo 17 (243) y parte del 18 (244) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de los convenios que integran el Sistema de Tokio (245).

VI.50. *Sustitución de los artículos 208, 209, 210 y 215 (arts. 241, 242, 243 y 244 DNU)*

VI.50.a. El artículo 208 establece el tipo de faltas, el monto de sus multas y remite la determinación de aquellas a la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Mediante esta sustitución se programa el dictado de un Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil, el cual modificaría o reemplazaría los regímenes establecidos por los decretos 326/1982 (relativo a las infracciones aerocomerciales) y 2352/1983 (referente a las faltas aeronáuticas); mientras tanto, se ratifican estos.

Excede el objeto de este trabajo analizar si el régimen de faltas aeronáuticas resulta de naturaleza administrativa o penal y en su caso, si su regulación resulta competencia legislativa o de la administración. En este aspecto, la nueva redacción del artículo replica la de sus antecedentes (tanto la del Código vigente como la de la ley 14.307), delegando en el Poder Ejecutivo Nacional la determinación de las infracciones que no importen delito.

VI.50.b. En orden a la nueva redacción introducida por el DNU al artículo 109, considero que hubiera resultado conveniente haber incluido entre las facultades reglamentarias de la autoridad aeronáutica, el dictado del Reglamento General aludido y haber aclarado que lo que se mantendría vigente hasta entonces serían las “infracciones actuales” en lugar del “actual sistema de infracciones”.

ración: operaciones no regulares internas e internacionales, 141 - Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), 145 - Talleres aeronáuticos de reparación, 153 - Operación de Aeródromos y 211 - Gestión del tránsito Aéreo de las RAAC.

(214) Cf. Anexo 19, su capítulo 3.1.

(215) *State Safety Program*.

(216) Según indica su Anexo, “La ANAC se compromete a elaborar, implantar, mantener y mejorar constantemente las estrategias y los procesos para que todas las actividades de la aviación civil que se encuentran bajo su supervisión puedan lograr el mayor nivel de eficiencia de seguridad operacional posible, satisfaciendo al mismo tiempo las normas nacionales e internacionales aplicables”.

(217) V. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-4116-consolidado.pdf>

(218) Cf. su art. 18.1.

(219) Cf. su art. 19.1.

(220) Fueron derogados por la ley 20.509.

(221) Al respecto, los Anteproyectos de Capaldo y Folchi no solo reincorporan los delitos derogados sino que también incorporan muchos de los ilícitos considerados en el “Sistema de Tokio”, incluyendo los descriptos en convenios pendientes de ratificación (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). En mi opinión, resultan objetables las escalas penales establecidas (en tanto carecen de proporción con la de ciertos ilícitos de mayor gravedad regulados en el Código Penal) y ciertos actos descriptos en dicho sistema continuarían pendientes de tipificación. V. Anteproyecto Capaldo, su Título XVI, Capítulo II, artículos 440 a 462 y Anteproyecto Folchi, su Título XVII, Capítulo II, artículos 393 a 411. El Anteproyecto Rizzi reproduce los artículos derogados sin incorporar las novedades introduci-

das por los Protocolos de Beijing, 2010 y Montreal, 2014.

(222) Sus arts. 185 a 190.

(223) Su Título XIII, Capítulo II, artículos 293 a 301.

(224) V. su art. 400.

(225) V. su art. 406, segundo párrafo.

(226) V. su art. 409.

(227) Si bien el propósito de la descripción es plausible, no todos los datos descriptos cuentan con semejante garantía, cuanto menos, de pleno derecho.

(228) V. su art. 410.

(229) V. Anteproyecto Capaldo, sus artículos 397, 398, 401, 403, 407, 408, 409 y 410 y Folchi, sus artículos 292 y 293.

(230) V. párrafos 13.31.a, 13.33.a y 13.35 de la Parte 13 de las RAAC.

(231) V. su art. 407.

(232) V. párrafos 13.13.e y 13.56.b.1 de la Parte 13 de las RAAC.

(233) Este proyecto no introduce modificaciones al Có-

digo en esta materia.

(234) V. su art. 409.

(235) V. su art. 397.

(236) V. Anteproyectos Capaldo, su Título I, Capítulo II y Folchi, su Título I. Capaldo, en los supuestos previstos por esta norma sobre territorio extranjero, abandona el principio de extraterritorialidad en los casos de que el evento afecte la seguridad o un interés legítimo del Estado subyacente o causen daños a las personas o bienes en la superficie (v. su art. 10 inc. b).

(237) Art. 11 inc. b de su Anteproyecto.

(238) Sus arts. 10, 11 y 12.

(239) Su art. 8.

(240) Su art. 9.

(241) Su art. 13.

(242) Cf. art. 17 de la ley 26.102.

(243) Seguridad.

(244) Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

(245) V. nota 56.

Me explico. Al referir al “sistema”, entiendo que lo que se mantiene vigente es la integridad de los decretos citados; los que, además de las faltas e infracciones, establecen las pautas o montos de las multas y el procedimiento aplicable.

Con relación a las multas, el decreto 326/1982 establece parámetros para su fijación en función de las tarifas; en cambio, el dec. 2352/1983 fija sus montos en moneda [que perdió su curso legal (246)] y el criterio de actualización (247).

De modo que, contra la redacción de este nuevo artículo, cabe interpretar que las previsiones de su inciso *a* reemplazan a las del dec. 326/1982 (248) y las de sus incisos *b*, *c* y *d* reemplazan a las del dec. 2352/1983 (249).

VI.50.c. Sin perjuicio de lo observado y con relación al monto de las multas, se armoniza la moneda con las previsiones del Código en materia de daños, adoptando el argentino oro (250); lo que establece un factor de conversión sencillo y homogéneo.

Entiendo que la solución adoptada es mejor que las aportadas en los Anteproyectos de Capaldo (cantidades equivalentes a un determinado número de salarios mínimos, vitales y móviles) (251) o el de Folchi (equivalente a cierta cantidad de dólares estadounidenses) (252); quienes en este aspecto se apartan de la unidad de medida que postulan en materia de responsabilidad por daños (253). Rizzi, por su parte, replica la solución del decreto 326/1982 para las infracciones en el transporte aerocomercial y fija montos máximos en pesos (sin pautas de estabilización), para el tipo de faltas aeronáuticas; esto último lo considero desatinado por su evidente depreciación por causa del fenómeno inflacionario, recurrente en la economía nacional (254).

VI.50.d. En cuanto al tipo de faltas, reitera las previstas en el Código (255) y suprime la caducidad de las concesiones, en línea con lo ya comentado precedentemente (256), aunque, como ya señalé, ha quedado una referencia a los concesionarios de aeropuertos entre los sujetos pasibles de sanción de multa (257).

VI.50.e. Además 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 (258), 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 (259) 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 reinicidente, circunstancia que —además— se explicita como agravante (260).

VI.50.f. También con una redacción imprecisa e impropia de un Código asigna “poder de policía delegado” a personas humanas y organizaciones investidos, mediante acto administrativo, de “facultades determinadas por las autoridades competentes”; citando “por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados” (261).

En efecto, la norma no define al *poder de policía delegado*, sino que indica el modo de su atribución —mediante acto administrativo de la autoridad competente— a ciertas personas humanas u organizaciones (262), tales como los inspectores de seguridad; lo que —en mi opinión— debió formularse en estos términos.

VI.50.g. La nueva redacción del artículo 209, y consecuente con el sustituido 108, detalla que las faltas establecidas y reglamentadas por el Código serán sancionadas por la autoridad aeronáutica; eliminando la última parte que reservaba al Poder Ejecutivo la inhabilitación definitiva, caducidad de las concesiones y retiro de las autorizaciones.

Sin cambios sustanciales, describe las características del procedimiento [sumario, escrito, con doble instancia y garantizando el debido proceso y el derecho de defensa del presunto infractor, el cual deberá establecer la autoridad aeronáutica (263)].

VI.50.h. Finalmente se sustituye el artículo 215, ratificando los fueros competentes en materia de faltas y delitos, más el plazo para la interposición del recurso contra las sanciones.

En este punto, yerra la norma al referir a las “acciones que seguirán el trámite de juicio ordinario”; en tanto contra la sanción administrativa de una infracción solo procede la sustanciación del recurso, según el trámite que regula el Código de Procedimientos.

VI.51. *Sustitución del artículo 231 (art. 245 DNU)*

Consecuencia de la definición de “espacio aéreo argentino” en la nueva redacción del artículo 1º, se incorpora el concepto en este artículo, reemplazando la referencia territorial anterior.

VI.52. *Sobre los artículos pendientes de reglamentación: creación de la Comisión de Reglamentación del Código Aeronáutico*

VI.52.a. El DNU impacta en 62 artículos del Código Aeronáutico, 11 de los cuales requieren reglamentación.

A tal efecto, mediante la resolución 6/2024 de la Secretaría de Transporte, se creó la Comisión de Reglamentación del Código Aeronáutico, con carácter *ad hoc* y cuyos integrantes actuarán *ad honorem*, la que funcionará en el ámbito de la Subsecretaría de Transporte Aéreo de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura; con el objeto de elaborar y proponer un texto de reglamentación que contemple las modificaciones introducidas por el DNU al Código.

Dicha resolución estableció a esta Comisión un plazo de 180 días para que ponga a consideración de la Secretaría de Transporte los avances registrados respecto de la consecución de su cometido. Esto es, se requiere un informe de los avances pero no de proyectos reglamentarios acabados; de lo que se infiere que el plazo habría de prorrogarse.

Además, la resolución invita a la industria y a los distintos actores del sector a participar de la Comisión, lo que ya ha tenido principio de ejecución mediante la participación de algunos sectores relacionados con el transporte aerocomercial (líneas aéreas nacionales e internacionales, concesionarios aeroportuarios, la autoridad aeronáutica y la Fuerza Aérea). Es de esperar que durante el plazo previsto se extenderá la convocatoria a la totalidad de los sectores involucrados con las materias a reglamentar.

VI.52.b. A propósito, los artículos que requieren reglamentación son el 29 bis -reglamentación de los servicios esenciales aeroportuarios; 74 - procedimiento para la remoción y disposición de las aeronaves accidentadas (264); 79 - reglamentación de las aeronaves conducidas por inteligencia artificial [movilidad aérea avanzada o urbana, AAM o UAM, según sus siglas en inglés (265)]; 102, 129 y 137 - procedimientos para las autorizaciones de transporte aéreo (operadores nacionales e internacionales, respectivamente) y el de sus cancelaciones; 106 - procedimiento de reemplazo del personal extranjero (266); 128 bis - reglamentación de la política de aviación civil; 130 bis - reglamento de protección a los pasajeros; 208 y 210 - Reglamento General de Infracciones de la Aviación Civil.

VII. *Modificaciones a la ley 26.412, de rescate de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas por el Estado Nacional y a la ley 26.466, que declara la utilidad pública de Aerolíneas Argentinas*

Consecuente con el espíritu y directrices del DNU, se sustituye el artículo 4º y se de-

roga el 9º de la ley 26.412 y se sustituye el 5º de la 26.466, autorizando la cesión, parcial o total, del paquete accionario de las empresas Aerolíneas Argentinas SA y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur SA (ya fusionadas) y sus controladas (267) a sus empleados, de conformidad al Programa de Propiedad Participada; régimen que también modifica el DNU, lo que comento a continuación.

VIII. *Modificaciones a la ley 23.696 (Programa de Propiedad Participada [PPP])*

En orden a que entre las motivaciones del DNU se encuentra la posibilidad de transferir las acciones de Aerolíneas Argentinas SA, Austral Líneas Aéreas (Cielos del Sur SA) y sus controladas Optar SA, Jet Paq SA y Aerohandling SA a sus empleados, resulta atinado reparar en las modificaciones del decreto al Programa de Propiedad Participada regulado por la ley 23.696, en cuanto deroga la emisión de bonos de participación en las ganancias para el personal (268) y la supresión de beneficios impositivos para la empresa en cuestión (269), modificando además el coeficiente de participación para cada clase de adquirentes y la modalidad del pago de las acciones que se adquieran bajo dicho Programa (270).

Viene al caso recordar que al expropiarse las acciones de esas empresas en 2008, la ley 26.466 y el decreto 2347/2008, autorizaron la cesión de acciones a los trabajadores de aquellas hasta un máximo del 10% de sus paquetes accionarios, de conformidad al PPP (271).

En virtud de los cambios introducidos por el DNU, en el supuesto de que se concretara la cesión de las acciones al personal, se prorrateará entre quienes decidan participar del PPP; y en caso de que un empleado participe en más de una empresa del Grupo Aerolíneas, deberá optar por la participación en solo una de ellas (272).

IX. *Servicios esenciales*

De tantas modificaciones normativas, el DNU incorpora, entre otros servicios esenciales, a la aeronáutica comercial, el control de tráfico aéreo [debió decir servicios de navegación aérea (273)] y los servicios aduaneros, migratorios y demás vinculados al comercio exterior; calificando de “importancia trascendental” los servicios de reparación de aeronaves y a todos los aeroportuarios (274).

La ley 27.161 ya calificaba a los servicios de navegación aérea como un servicio público esencial (275).

De este modo pretende asegurar la prestación de servicios mínimos de, cuando menos, un 75% de la prestación normal [o de considerarse “de importancia trascendental”, nunca menos que el 50% (276)]; delegando en el Poder Ejecutivo Nacional la regla-

(246) El austral.
(247) El índice de nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC, cf. su artículo 9).
(248) Arts. 24 y 25 de su Anexo.
(249) Su art. 1 inc. 2.
(250) Creada por la ley 1130 del 3/11/1881, de unificación de la amonedación nacional y estableció su convertibilidad con la moneda nacional durante 30 años, con breves interrupciones (https://www.bkra.gob.ar/MediosPago/Moneda_Argentinos_Oro_1881_1896.asp, acceso 23/2/2024). Aunque dejó de acuñarse, constituye reserva de valor y el Banco Central de la República Argentina actualiza su cotización trimestralmente. A la fecha un argentino oro equivale a \$389.094,34 (1er trimestre 2024, https://www.bkra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/Cotizacion_argentino_oro.asp, acceso 23/2/2024).
(251) V.su art. 439.
(252) V. su art. 386 inc. 2.
(253) Ambos anteproyectos adoptan al efecto los

derechos especiales de giro (DEG). V. Capaldo, sus arts 289. 290., 291, 292 y 331 y Folchi, sus arts. 308, 310, 317 y 324.
(254) Su art. 208. Este anteproyecto, además, regula el procedimiento de revisión judicial de las sanciones que aplique la autoridad de aplicación (v. artículo nuevo, a continuación del 216).
(255) Apercebimiento, multa, inhabilitación temporal de los certificados de idoneidad y suspensión temporal o retiro de las autorizaciones.
(256) V. punto VI.43.1.
(257) V. artículo 208 inciso c.
(258) Inscripciones tardías ante el Registro Nacional de Aeronaves (art. 45 del Código, Resolución ANAC 405/2013).
(259) 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.
(260) Cf. inciso d, primer párrafo, última parte.
(261) V. artículo 208, último párrafo.
(262) Indicar solamente el género (personas) incluye

ambos tipos (humanas y de existencia ideal) y contribuye a la sintaxis.
(263) Actualmente el procedimiento está reglado en los decretos aludidos y las resoluciones ANAC 1036/2010 y 792/2015.
(264) La reglamentación incluye al abandono de aeronaves, regulado por el decreto 5764/1967 que no se encuentra entre las normas derogadas por el DNU y estimo que debería haberse incluido para favorecer una revisión integral de esta cuestión.
(265) *Advanced Air Mobility* o *Urban Air Mobility*.
(266) Aunque podría considerarse que este procedimiento le incumbe al explotador y la autoridad aeronáutica, en su caso, lo requería al momento de la solicitud de su afectación.
(267) Optar SA, Jet Paq SA y Aerohandling SA.
(268) V. su art. 42.
(269) V. su art. 43.
(270) V. sus arts. 44 a 47.
(271) Cf. sus arts. 5º y 6º, respectivamente.
(272) Cf. art. 5º de la ley 26.466, sustituido por el

art. 248 del DNU 70/2023.
(273) El control de tránsito aéreo es parte de los servicios de navegación aérea y está destinado a prevenir colisiones entre aeronaves y en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos y además, para acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo (cf. art. 3º inc. b de la ley 27.161). Existen otros servicios de navegación aérea, no referidos por la norma pero no menos importantes e igualmente imprescindibles para la seguridad operacional (controles de área, de aproximación, de aeródromo; servicios de información de vuelo, de alerta, de asesoramiento de tránsito aéreo, de notificación e información aeronáutica; de comunicación, navegación y vigilancia; de meteorología; de búsqueda y salvamento y de gestión del tránsito y del espacio aéreo y de aflicencia y el sistema de seguridad operacional; cf. art. 3º citado).
(274) Cf. su art. 97.
(275) V. su art. 1º.
(276) V. modificación del art. 24, tercer párrafo, de la ley 25.877.

mentación y en la autoridad de aplicación las normas complementarias, aclaratoria y operativas que resulten necesarias (277).

En este aspecto la reglamentación debería considerar para el cómputo de los servicios mínimos exclusivamente a las operaciones de tipo regular (278) y, además, discriminar la prestación de los servicios internos de los internacionales. Este último aspecto se vislumbra complejo; sea porque ciertos destinos son servidos por líneas aéreas de distintas banderas (cada cual, en ocasiones, correspondientes a distintas empresas) y los derechos de tráfico (rutas, capacidad y frecuencias) resultan de acuerdos internacionales o, bien, que la baja densidad del servicio derive en una virtual desconexión (279).

La norma, al incluir también a los servicios aduaneros, migratorios y vinculados al comercio exterior [al margen de soslayar los sanitarios (280)], los servicios de reparación de aeronaves, todos los aeroportuarios y los que estuvieran afectados a compromisos de exportación, procura asegurar además del transporte internacional de pasajeros, al de carga.

La nómina de servicios esenciales o de importancia trascendental resulta meramente enunciativa, en tanto el DNI contempla la creación de una “Comisión de Garantías”, la que, mediante resolución fundada, podrá calificar como tal a una actividad no incluida en tanto se diere alguna de las circunstancias que el propio DNU describe (281).

Por último, se advierte en este Título una importante omisión en el DNU al soslayar al *transporte sanitario* (282) de la calificación de esencial, lo cual resultaría atinado sea incluido en la reglamentación habida cuenta de que, habitualmente, es realizado por explotadores aerocomerciales.

X. Transformación de empresas del estado en sociedades anónimas y directrices para su gestión

El artículo 48 del DNU dispone la transformación, entre otros entes, de las empresas del Estado en sociedades anónimas; las que “estarán sujetas a todos los efectos a las prescripciones de la Ley General de Sociedades Nº 19.550... en igualdad de condiciones con las sociedades sin participación estatal y sin prerrogativa pública alguna (...) ni podrá el Estado Nacional disponer ventajas en la contratación o en la compra de bienes y servicios, ni priorizar u otorgar beneficios de ningún tipo, alcance o carácter en ninguna relación jurídica en la que intervenga” (283).

Cabe reparar en esta última prescripción en cuanto excede la mera transformación del tipo social, para impartir una directiva precisa para la gestión de dichas empresas, entre las que se encuentran involucradas en el ámbito aeronáutico las que integran el “grupo Aerolíneas” [todas sociedades anónimas en las que el capital accionario es del Estado Nacional, con excepción de Aerolíneas

Argentinas y Austral, en que el 0,04% de cada una pertenece al PPP (284)], la Empresa Argentina de Navegación Aérea SE (EANA, creada por la ley 27.161, a cargo de la prestación del servicio público de navegación aérea) (285); la Fábrica Argentina de Aviones “Brigadier San Martín” SA - FadeA (286) YPF SA (287) (su proveedor de combustible, insumo esencial y sustancial componente de sus costos operativos) e Intercargo SAU (288) (prestador de servicios en tierra a aeronaves, entre otras, las del “grupo Aerolíneas”, cuyas tarifas por los servicios de rampa regula la Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC, la autoridad aeronáutica nacional).

XI. Sobre la impugnación judicial del DNU en los autos: “Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas c/Estado Nacional Poder Ejecutivo DNU 70/23 s/amparo” (expediente nº 20209/2023)

La Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) promovió acción de amparo contra el Estado Nacional, pretendiendo la declaración de nulidad e inconstitucionalidad del DNU; invocando su legitimación en virtud de la representación que ejerce en todo el país, de los pilotos con licencia habilitante para operar aeronaves de alas fijas o rotativas y agravándose por las consecuencias que traería la derogación de la ley 19.030 (de política nacional de transporte aéreo) y del artículo 9º de la ley 26.412 (de rescate de Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas por el Estado nacional); como así también por las modificaciones al Código Aeronáutico.

La argumentación transcurre por los antecedentes fácticos y el análisis del marco normativo en crisis; da cuenta de los que considera *derechos vulnerados* según copiosos antecedentes de la Corte que cita; cuestiona las razones de necesidad y urgencia invocadas para ciertas modificaciones y los efectos de otras, todo lo cual —en muy apretada síntesis— considera en grave colisión con los cambios que introduce el DNU en la materia y que afecta, de manera peligrosa, la seguridad operacional, por lo cual, además, solicita como medida cautelar, la suspensión de la norma impugnada.

La acción, planteada ante el fuero civil y comercial federal (289), conflicto de competencia mediante, fue resuelta por este fuero; señalado que —según doctrina de la Corte— “no compete a los jueces hacer declaraciones generales o abstractas, porque es de la esencia del Poder Judicial decidir colisiones efectivas de derechos”, ya que “el fin y las consecuencias del control encomendado a la justicia sobre las actividades ejecutiva y legislativa suponen que este requisito de la existencia de ‘caso’ o ‘controversia judicial’ sea observado rigurosamente para la preservación del principio de la división de poderes”.

Sentado ello, precisa que esa Asociación carece de legitimación en tanto no ha demostrado “la existencia del perjuicio de

orden personal, particularizado y concreto que le ocasiona el DNU” (...) “no describe en forma particular de qué manera el decreto en cuestión violentaría los derechos y principios invocados, sino que solo se limita a realizar una genérica enumeración de aquellos”. Por ello, destacando que lo considerado no importa un pronunciamiento acerca de la validez constitucional del DNU impugnado, sino tan solo “la ausencia de caso como recaudo indispensable para el ejercicio del control judicial de constitucionalidad”, se rechazó la acción de amparo, decisión que —a la fecha— no pasó en autoridad de cosa juzgada (290).

XII. Conclusión. Luces y sombras de las modificaciones introducidas y del medio empleado

XII.1. Es pacífica la doctrina en que el Código Aeronáutico (ley 17.285), sancionado en mayo de 1967, requiere ser actualizado.

Al margen de modificaciones puntuales relativas al transporte aerocomercial, fiscalización y delitos (291), hace muchos años que circulan anteproyectos de reforma integral; entre otros, los tres citados en este trabajo, sin que prosperara ninguna reforma.

Folchi redactó su primera versión hacia 1996 (292), la que —actualizaciones mediante— nuevamente fue presentada en 2018 (293). Capaldo hizo lo propio, en el marco del Proyecto ICAO-ARG/07/803 hacia 2010 y, pese al carácter de tal requerimiento, tampoco fue mayormente considerado. Rizzi por su parte, presentó su anteproyecto a la autoridad aeronáutica sin merecer mejor destino.

A esas propuestas cabe añadirles las desarrolladas por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE) y la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial hacia el 2000 (294) y 2006, y por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea en 2001, tampoco sin consideración.

Resulta evidente que la actualización de la norma aeronáutica básica de nuestro ordenamiento jurídico resulta una preocupación exclusivamente sectorial, sin haber logrado la consideración necesaria de su regulador natural, esto es, el Congreso de la Nación, pese a que desde hace muchos años uno de los anteproyectos espera su tratamiento (295).

Tampoco la autoridad aeronáutica fue más diligente al respecto; en tanto, si bien propició acciones al efecto, no dio continuidad ni tratamiento a las propuestas de Capaldo y Rizzi (296).

Sirvan tales antecedentes para ubicar el DNU en el contexto.

XII.2. Ante la demora del legislador, y siendo que son ajenos a este análisis los aspectos de orden constitucional, cabe ponderar en si son necesarias y urgentes las modificaciones

introducidas por el DNU en materia de aviación civil; y en este aspecto la cuestión —en mi opinión— presenta claroscuros.

De una aproximación de tipo cuantitativo resulta que de los 225 artículos del Código de naturaleza reglamentaria (esto es, excluyendo los 10 derogados sobre delitos y el de forma), el DNU impacta en 62, poco menos de un tercio de aquel.

En lo cualitativo, clasificando las modificaciones por su entidad como *alta* o *baja*, considerando como primeras las que implican modificaciones sustanciales, por la modificación de requisitos o condiciones (sea que se eliminen, varíen o amplíen) y como segundas, por importar cambios de tipo formal, editorial o que no involucren requisitos, concluyo en que el DNU introdujo 46 variaciones de impacto *alto* y 16 de impacto *bajo*.

Analizando las de alto impacto, 8 resultan innovadoras, en tanto modifican el *statu quo* sin transformarlo, como con cierta animosidad se proclama. Me refiero a la calificación como servicios esenciales a las servicios de transporte aerocomercial, de navegación aérea y aeroportuarios (nuevos artículos 2, 13, 29 bis y 91), y a las nuevas directrices para la reglamentación de la política nacional de transporte aéreo, basada en los “principios de la seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros Estados”, sujeta a autorización previa; y en el caso de empresas de bandera extranjera, además de sujetarse a las normas y acuerdos internacionales de los que nuestro país sea parte, procurando reciprocidad (nuevos artículos 95, 97 y 128 bis). El abandono del *principio de propiedad sustancial* introducido mediante la modificación del artículo 99, resulta relevante pero apenas sincera una situación de hecho desarrollada a partir de la globalización de la economía y la integración regional, conceptos desconocidos y antagónicos 50 años atrás.

Tampoco se reincorporaron los delitos aeronáuticos al Código, careciendo de tipicidad conductas descriptas en convenios ratificados por nuestro país (297); aunque en este punto —como ya señalé— la materia está vedada al Poder Ejecutivo por la Constitución Nacional.

Las 38 modificaciones restantes, actualizan algunas disposiciones del Código de importancia y necesidad dispar; por caso, liberación de las tarifas, los montos de las multas, los beneficiarios de las subvenciones, las condiciones para la afectación de aeronaves y personal extranjero, extensión del plazo de los privilegios, por citar las que considero necesarias, habiéndose

Del resto, muchas de ellas habrían sido consideradas en cualquier modificación del Código, aun de modo distinto (de hecho, así lo hacen los anteproyectos considerados precedentemente), pero lejos están de agotar las que considero necesarias, habiéndose

(277) Cf. art. 97, último párrafo.

(278) Es decir, aquél cuyo transportista sirve con un itinerario (ruta) y horario programado (frecuencia) en virtud de la autorización o permiso que ostenta; excluyendo los demás tipos de operaciones, incluso comerciales (vuelos no regulares, especiales y *charter*) y de aviación general.

(279) Supuesto de una frecuencia semanal a un destino servido por un único transportista.

(280) Dirección de Sanidad de Fronteras y el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria - SENASA.

(281) V. su art. 97 *in fine* (peligro de la vida, salud o seguridad de parte o toda una comunidad; que la actividad afectada constituya un servicio público de importancia trascendental o de utilidad pública o pudiere provocar una crisis nacional aguda o pudiere poner en peligro el adecuado abastecimiento de productos críticos para la población y/o afectar metas de recaudación asociadas a

las políticas de equilibrio fiscal).

(282) Además de enfermos y accidentados, transporte de órganos para su trasplante urgente.

(283) Cf. sus arts. 48, tercer párrafo y 50.

(284) Cf. <https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/informacionpublica/gobiernocorporativo>

(285) Incluye la gestión y los servicios del tránsito aéreo, las gestiones de afluencia del tránsito aéreo y del espacio aéreo, los servicios de información y comunicaciones aeronáuticas, el sistema de comunicaciones, navegación y vigilancia y los servicios de búsqueda y salvamento y de meteorología para la navegación aérea (cf. sus arts. 1º y 2º).

(286) El 99% de sus acciones es del Ministerio de Defensa y el 1% de Fabricaciones Militares.

(287) El 51% de su capital social es, en distintas participaciones, del estado.

(288) Su único accionista es el Ministerio de Transporte (ahora, Secretaría dependiente del Ministerio de In-

fraestructura).

(289) Tramita por ante el Juzgado en lo Civil y Comercial Federal nº 4, TR LALEY AR/JUR/7918/2024.

(290) Conforme entrada al Sistema de Consulta Web de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en 4/3/2024 las actuaciones se encuentran radicadas ante la Sala I de la Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal a efectos del tratamiento del recurso de apelación interpuesto por la amparista (<http://scw.pjn.gov.ar/scw/viewer.seam?id=6ClkTxgRbCkssSzZnOXXfqWC84s86c2vpkLYYGVMKEs%3D&tipoDoc=despacho&cid=157902>).

(291) Decreto 52/1994 y leyes 22.390, 25.871 y 20.509.

(292) Promovida por el diputado José M. Corchuelo Blasco, sin mayor tratamiento.

(293) Por el diputado Pablo Tonelli, también, sin tratamiento.

(294) Por entonces, bajo la dirección de la ilustre jurista, dra. Marina Donato.

(295) El de Folchi, expediente 1850-D-2022, trámite parlamentario nº 42; precedido por los expedientes 0832-D-2018, trámite parlamentario nº 9 y 5715-D-2016, trámite parlamentario nº 117 (cf. <https://www.diputa.dos.gov.ar/proyectos/resultado.html>, entrada del 26/2/2024).

(296) EX.2018-14693930-APN-ANAC#MTR.

(297) “No hay un Derecho Aeronáutico Penal Autónomo... sin embargo, no creemos que pueda considerárselo meramente como un aspecto del Derecho Penal común, porque si bien se nutre de este último en cuanto a su estructura técnica, toma del Derecho Aeronáutico los elementos sustanciales que algunas veces modifican los principios de aquella antigua rama de las ciencias jurídicas” (FOLCHI, Mario O. “Los delitos aeronáuticos”, Astrea, Buenos Aires 1970, p. 16).

ignorado algunas que estimo más relevantes que muchas de las incorporadas.

XII.3. Me refiero a que si se ha modificado el ámbito de aplicación del Código o mejorado la redacción de algunos artículos (si bien algunas, fútiles), no se armonizó el régimen de responsabilidad, subsistiendo la disparidad en el transporte interno con el internacional (298).

Como ya señalé, no se introdujo el concepto de *cultura positiva de la seguridad operacional* o *cultura justa* ni se abandonó el reprochable criterio de exigir la cobertura de riesgos en función del peso de las aeronaves en lugar del riesgo operacional; ni se reglamentó el pago anticipado de indemnizacio-

nes (299) ni la naturaleza y derechos de los turnos de despegue y aterrizaje (*slots*).

También, en virtud del dinamismo —principio constitutivo del derecho aeronáutico— considero que hubiera resultado atinado, al asignar las competencias de la autoridad aeronáutica, facultarla para la regulación integral de la aviación recreativa y deportiva, incluyendo lo relativo a certificaciones tanto del personal como del material de vuelo, operaciones, navegación aérea, infraestructura (aeroclubes) y cobertura de riesgos estableciendo normas particulares al efecto; estas dos últimas consideraciones tampoco fueron contempladas en los anteproyectos aludidos en este análisis.

Por ello resultaría deseable que la Comisión de reglamentación mencionada en el punto VI.52, además de su cometido específico, proponga otras modificaciones al texto, entre las cuales incluya las mencionadas.

Cita on line: TR LALEY AR/DOC/864/2024

Más información

Arana Tagle, Luis A., “Nuevo marco regulatorio para la actividad aerocomercial”, LA LEY, 2023-F, 742, EBOOK-TR 2024 (Santarelli), 169, ADLA 2024-2, 17, TR LALEY AR/DOC/3268/2023

Dozo, Fernando - Gil Gómez, Víctor D., “Modificaciones al derecho aeronáutico a través del DNU 70/2023”, LA LEY 06/03/2024, 1, TR LALEY AR/DOC/433/2024

Libro recomendado:

El Derecho Privado en el Siglo XXI, Agenda Presente y Futuro: Homenaje a la Prof. Dra. Noemí L. Nicolau
Autores: Hernández, Carlos A. - Frustagli Sandra A. - Santarelli, Fulvio G.
Edición: 2022
Editorial: La Ley, Buenos Aires

(298) La misma solución postula Rizzi en su anteproyecto (aunque abandonando el argentino oro y expresando su monto en pesos, contemplando su actualización por la autoridad de aplicación); en cambio Capaldo y Folchi modifican el régimen, excluyendo la limitación de

la indemnización por muerte o lesión al pasajero, adoptando los derechos especiales de giro y manteniendo los límites indemnizatorios con relación a los equipajes y carga. El de Capaldo, además, establece la actualización automática de los montos cuando así se establezca

el convenio internacional correspondiente.

(299) Si bien considero plenamente operativos, entiendo que resulta necesario reglamentar aspectos tales como legitimados, cuantía, plazo, procedimiento y sanción por incumplimiento (v. nota 61, cuya propuesta de

lege ferenda fue aprobada por las XIX Jornadas Nacionales de Derecho Aeronáutico y Espacial, San Isidro - Buenos Aires, noviembre 2023).

Nota a fallo

Impuesto a las ganancias

Determinación de oficio improcedente. Empleo de la mediana y rango intercuartil. Período en el cual no era aplicable

- Si el rango intercuartil utilizado por el Fisco como sustento del ajuste practicado en el impuesto a las ganancias del contribuyente en el período fiscal 1999 no era aplicable en el período, una conclusión contraria

supondría un serio menoscabo de la seguridad jurídica e importaría prescindir de la necesidad de que el Estado prescriba claramente los gravámenes y exenciones, para que los contribuyentes puedan fácilmente ajustar sus conductas respectivas en materia tributaria (del dictamen de la Procuración General al que la Corte hace suyo).

- Permitir el empleo de la mediana y el rango intercuartil como sustento del ajuste practicado en el impuesto a las ganancias en el ejercicio 1999, cuando su utili-

zación no estaba legalmente habilitada, implicaría sustituir al legislador en su tarea, aspecto vedado a los tribunales, los que no pueden juzgar el mero acierto o conveniencia de las disposiciones adoptadas por los otros poderes en ejercicio de sus facultades propias, debiendo limitarse a su aplicación tal como estos las concibieron (del dictamen de la Procuración General al que la Corte hace suyo).

- El art. 86, inc. b), de la ley 11.683 otorga carácter limitado a la revisión de la Cámara y,

en principio, queda excluido de ella el juicio del Tribunal Fiscal respecto de los extremos de hecho (del dictamen de la Procuración General al que la Corte hace suyo).

CS, 12/03/2024. - Bayer Argentina S.A. c. Dirección General Impositiva s/recurso directo de organismo externo.

[Cita on line: TR LALEY AR/JUR/20106/2024]

Véase el texto completo en p. 14

Interpretación de las normas tributarias



Darío M. Rajmilovich

Contador público (UBA). Especialista en Tributación (UBA). Titular de estudio Rajmilovich, Forcada & Asociados. Asesor tributario de empresas. Autor de libros y artículos de la especialidad tributaria y conferencista. Profesor de “Teoría y Técnica Impositiva I” de la Facultad de Ciencias Económicas (UBA). Profesor invitado del Posgrado de Tributación (UBA).

SUMARIO: I. Introducción.— II. El dictamen.

I. Introducción

En fecha 12 de marzo de 2024, la Corte Suprema de Justicia de la Nación dictó fallo unánime en los autos: “Recurso de hecho deducido por la parte demandada en la causa Bayer Argentina S.A. c/ Dirección General Impositiva s/recurso directo de organismo externo” (1), remitiéndose a lo dictaminado por la Procuradora Fiscal de la Corte Suprema, Dra. Laura Monti, en junio de 2021.

De tal forma se hace lugar a la queja y se declara formalmente admisible el recurso extraordinario con el alcance allí indicado, confirmándose la sentencia apelada en los términos del acápite IV del referido dictamen.

Con costas.

En la causa se discutieron los siguientes ajustes del Fisco:

a. Aplicación del rango intercuartil a los fines de determinar los precios o márgenes comparables a los efectos del impuesto a las ganancias de Bayer Argentina S.A., en línea con el principio del “operador independiente” (“arm’s length”) previsto en el arts. 15 y 15 bis de la ley de Impuesto a las Ganancias (Texto Ordenado en 1998 y sus modif.), para el período fiscal 1999.

b. Falta de realización de un ajuste de comparabilidad en concepto de diferencias por intereses implícitos a las empresas adoptadas como comparables del segmento químico.

c. Impugnación de CPF y Opal Technologies Inc. como comparables en el análisis del segmento agroquímicos, por tratarse de empresas en situación de insolvencia e inicio de operaciones, respectivamente.

En el presente comentario me detendré en el punto a. que la Procuradora Fiscal desarrolla en el Acápite IV de su dictamen.

II. El dictamen

El art. 15, primer párrafo de la Ley de Impuesto a las Ganancias (LIG) establecía en el período fiscal objeto de reclamo del Fisco:

“Cuando por la clase de operaciones o por las modalidades de organización de las empresas no puedan establecerse con exactitud las ganancias de fuente argentina, la Administración Federal de Ingresos Públicos podrá determinar la ganancia neta sujeta al impuesto a través de promedios, índices o coeficientes que a tal fin establezca con base en resultados obtenidos por empresas independientes dedicadas a actividades de iguales o similares características”.

El art. 15 agregaba que, para determinar si los precios de transferencia respondían a prácticas normales de mercado entre partes independientes, debía aplicarse el método más apropiado para el tipo de operaciones.

La AFIP reglamentó dicha disposición mediante la resolución general (AFIP) 702/1999, cuyo art. 6º especificaba los aspectos que debían tenerse en cuenta para elegir el método más apropiado, a fin de constatar si los precios de transferencia respondían a los precios normales de mercado entre partes independientes (“arm’s length”); mientras que su art. 8º regulaba los mecanismos de ajuste para eliminar las diferencias resultantes de la aplicación de los criterios de comparabilidad a que se refería el penúltimo párrafo del art. 15 LIG.

Destaca el dictamen que, tal como lo sostuvieron las instancias anteriores, dicha resolución general no fijaba la obligación de determinar la mediana o el rango intercuartil de los precios, de los montos de las contraprestaciones o de los márgenes de utilidad.

Dichas herramientas estadísticas fueron consagradas a partir de la resolución general (AFIP) 1.122/2001, cuyo artículo 12 estableció:

“Cuando por aplicación de alguno de los métodos establecidos en el artículo 15 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, y su reglamentación, se determinen dos o más transacciones comparables, se deberá determinar la

mediana y el rango intercuartil de los precios, de los montos de las contraprestaciones o de los márgenes de utilidad. Si el precio, el monto de la contraprestación o el margen de utilidad fijado por el contribuyente se encuentra dentro del rango intercuartil, dichos precios, montos o márgenes se considerarán como pactados entre partes independientes”.

Por ende, concluye el dictamen, que la mediana y el rango intercuartil no resultan de aplicación para sustentar el ajuste practicado a la actora en el impuesto a las ganancias del período fiscal 1999.

Agrega la Procuradora Fiscal que las directrices de la OCDE vigentes desde 1995 que sustentan la aplicación de la técnica de la mediana y el rango intercuartil no son vinculantes para el Estado argentino.

Representan “modelos” para el legislador; y de hecho fueron consagrados como metodologías de análisis por vía reglamentaria a partir del período fiscal 2001.

Como dice el dictamen, una conclusión contraria supondría un serio menoscabo de la seguridad jurídica, valor al que el tribunal le ha reconocido jerarquía constitucional (2), e importaría prescindir de “la necesidad de que el Estado prescriba claramente los gravámenes y exenciones, para que los contribuyentes puedan fácilmente ajustar sus conductas respectivas en materia tributaria” (Fallos: 253:332; 315:820; 316:1115).

Tampoco puede admitirse la defensa del Fisco Nacional en cuanto sostiene que usó dichas herramientas estadísticas en su ajuste para arribar a un análisis que permita establecer, con mayor exactitud, el intervalo de plena competencia, mejorar la calidad de la representatividad de los comparables, filtrar las posibles dispersiones existentes y eliminar valores extremos.

Es que permitir, con dichos fundamentos, el empleo de la mediana y el rango intercuartil en el ejercicio 1999 cuando su utilización no estaba legalmente habilitada implicaría

(3) Fallos: 273:418.
(4) Fallos: 277:25; 300:700.

Texto completo de fallo de p. 13

Dictamen de la Procuradora Fiscal

-I-

A fs. 618/626 de los autos principales (a los que se referirán las siguientes citas), la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal confirmó el pronunciamiento del Tribunal Fiscal de la Nación que, a su turno, había revocado la resolución (DV DOGR) 107/05 de la División Determinaciones de Oficio del Departamento Técnico Legal de Grandes Contribuyentes Nacionales de la Dirección General Impositiva (AFIP), del 9 de diciembre de 2005.

Dicho acto administrativo había determinado de oficio el resultado neto final por el ejercicio 1999 del impuesto a las ganancias de la actora, ajustando el saldo a favor de dicho tributo en la suma de \$5.623.668,02.

En primer término, la sentencia señaló —en criterio que compartía— que el Tribunal Fiscal había considerado de aplicación lo resuelto por la Sala III de esa Cámara, confirmado por V.E. en la causa “Toyota Argentina SA (TF 26.860-I) c. DGI”, sentencias del 08/11/2012 y del 02/09/2014, respectivamente

Indicó que en dicho precedente se había indicado que el método de rango intercuartil, empleado por el ente fiscal en su ajuste, no resultaba aplicable en el período fiscal 1999, pues recién entró en vigencia con la resolución general (AFIP) 1122/2001 (BO del 31/10/2001).

También se había sostenido allí, agregó, que las directivas de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) sirven para interpretar aspectos sobre los cuales la normativa argentina no tiene posición asumida y, de esta forma, solucionar varios de los conflictos relativos al funcionamiento del mecanismo de precios de transferencia. Sin embargo, ello no puede llevarse al extremo de aplicar tales directivas en la forma pretendida por el organismo recaudador, cuando ellas contradicen las normas nacionales.

En base a ello, manifestó que las expresiones contenidas en el recurso constituían un intento vano de controvertir la aplicación del mencionado precedente jurisprudencial al caso bajo examen, con el pretendido fundamento de una falta de consideración de circunstancias de hecho que no solo no fueron correctamente señaladas por el recurrente sino que tampoco se ajustan a la plataforma fáctica ni probatoria que compone el elenco reunido en este expediente.

sustituir al legislador en su tarea, aspecto vedado a los tribunales (3), los que no pueden juzgar el mero acierto o conveniencia de las disposiciones adoptadas por los otros poderes en ejercicio de sus facultades propias, debiendo limitarse a su aplicación tal como estos las concibieron (4).

Más aun, cuando una determinada regla legal y la política legislativa subyacente a un determinado precepto (en el caso, el art. 15 LIG y el principio del “operador independiente”) admite distintas soluciones reglamentarias.

En este contexto, aun cuando pueda discutirse si el criterio del reglamentador es el más apropiado desde el punto de vista técnico, el Fisco en su rol de fiscalización no pue-

En segundo lugar, en lo relativo a la falta de realización de un ajuste de comparabilidad en concepto de diferencias por intereses implícitos respecto de los precios adoptados como comparables en el segmento químico, sostuvo que el Fisco se circunscribió a defender el cálculo que había realizado en su determinación de oficio, sin expresar concreta y razonadamente las motivaciones por las cuales el Tribunal Fiscal debería haberse apartado de las conclusiones arrojadas por los informes periciales, tanto contable como económico, los que —por lo demás— fueron elaborados por los propios profesionales propuestos por cada parte.

Especificó que del punto 2º del informe pericial contable (cfr. fs. 293/341) surge que los plazos de financiación otorgados a los clientes en el mercado doméstico del segmento químico, transcurridos entre la emisión de las facturas y su vencimiento, ascienden a 91,2 días (promedio ponderado). Asimismo, el informe pericial económico (cfr. fs. 286/291 vta.) indica que la rentabilidad del sector de reventa de productos químicos se encontraría por encima del límite inferior del rango total de rentabilidades de la muestra de compañías (efectuada en el estudio de precios de transferencia y contenida en la determinación de oficio), ajustada por intereses implícitos por un plazo de financiación de ventas de 93 días.

De allí concluyó que los cálculos aportados por la actora durante la fiscalización respecto de este ajuste de comparabilidad no solo resultan razonables con los obtenidos por los peritos contables, sino que además el rango de rentabilidad del sector de reventa se encuentra por encima del que se obtendría en operaciones con terceros independientes, en caso de contemplar un plazo de cobranza de 93 días.

Señaló que el Fisco Nacional vierte meras afirmaciones dogmáticas y sus discrepancias con el mérito de la prueba pericial valorada por el Tribunal Fiscal soslayan por completo la previsión normativa contenida en el art. 86, inc. b), de la ley 11.683 (t.o. 1998 y modif.), precepto que exige a quien pretende la revisión de la plataforma fáctica y de la prueba que gira en torno de ella, acreditar la arbitrariedad en del pronunciamiento, lo que no ha sucedido.

En último término, en lo relativo a la impugnación de las firmas Compañía Paulista de Fertilizantes (CPF, en adelante) y Opal Technologies Inc. como comparables en el análisis del segmento agroquímicos, puntualizó que el Tribunal Fiscal había desestimado tal reproche pues carecía de un estudio económico a título de evidencia probatoria para corroborarlo, por lo cual resultaba un cuestionamiento meramente dialéctico.

de sustituir al legislador (ley y reglamento, incluyendo al Fisco en su rol de reglamentación) con base en el principio constitucional de legalidad y seguridad jurídica.

En tal situación, el Fisco debería haber demostrado objetivamente la incompatibilidad de los precios o márgenes aplicados por el contribuyente en sus operaciones vinculadas con los precios o márgenes que dicha empresa hubiera fijado con empresas independientes bajo análogas condiciones.

La aplicación automática o mecánica de la metodología del rango intercuartil, bajo tales circunstancias de ausencia de regulación positiva por parte de la ley y la reglamentación (incluyendo la propia resolución

En respuesta a los agravios del Fisco en este punto, destacó que cobraba relevancia la sentencia de la Sala III de la Cámara en la ya citada causa “Toyota Argentina SA” en cuanto a que no resulta suficiente que el organismo recaudador, con sustento en meras afirmaciones, cuestione los ajustes de comparabilidad practicados en el estudio de precios de transferencia presentado por el contribuyente y determine, con ese solo sustento, un incremento en los resultados vinculados con las operaciones de comercio exterior sin agregar, a tales efectos, otro resultado producto de una tarea de investigación, en modo tal de fundar la descalificación en conclusiones serias, distintas de una mera contradicción.

Subrayó que el organismo recaudador se encuentra relevado del resguardo del secreto fiscal respecto de la información de terceros (art. 101 de la ley 11.683) cuando ello resulta necesario para evaluar los factores utilizados por el contribuyente para cotejar sus operaciones. Esta dispensa, dijo, muestra que se trata de información en poder del Fisco Nacional o que este puede obtener para fundar su impugnación a los ajustes de comparabilidad practicados en el estudio de precios de transferencia, tarea de obtención que, en este caso, no se practicó.

-II-

Disconforme, la AFIP - DGI interpuso el recurso extraordinario de fs. 627/648 que, denegado a fs. 670, originó esta presentación directa.

Explica que el ajuste se originó en la verificación llevada a cabo por el organismo a fin de constatar si los precios de transferencia de los actos jurídicos celebrados entre la actora y sus empresas vinculadas que residían en el extranjero en el período fiscal 1999 respondían a las prácticas normales de mercado entre partes independientes.

En primer lugar, defiende la aplicación del método de rango intercuartil para impugnar el estudio de precios de transferencia presentado por la actora en el período fiscal 1999 pues, como se desprende de la resolución general (AFIP) 702/99, los elementos a tener en cuenta para la comparabilidad “coinciden” con los contenidos en las directrices de la OCDE vigentes desde 1995. Por ello, niega que la utilización de datos estadísticos contradiga la normativa vigente en el período fiscal en cuestión.

Resalta que la aplicación de la metodología de precios de transferencia exige la comparación con terceros independientes, por lo que resulta natural obtener más de un resultado, ya que es difícil que diferentes empresas independientes fijen el mismo precio, brinden la misma contraprestación u obtengan el mismo margen de

general dictada por AFIP), no puede ser el sustento de la pretensión fiscal de ajuste de los precios de transferencia.

Un fallo acertado de la Corte Suprema.

No obstante, resuena una pregunta de sentido común. Cómo puede ser que una contienda relativa a una obligación que se perfeccionó hace 24 años aún hoy es resuelta; y con un fallo que remite a un dictamen, unánime y con costas.

Dispendio jurisdiccional a la cuenta del colectivo contribuyente.

Cita on line: TR LALEY AR/DOC/860/2024

rentabilidad, incluso para la misma transacción en situaciones comparables.

Por ende, considera razonable admitir que el empleo de los métodos de evaluación de precios de transferencia puede conducir a obtener un rango de cifras que podrían ser susceptibles, en principio, de ser comparables, pese a lo cual no todas las operaciones o cifras contempladas en dicho rango tendrían el mismo grado de aptitud para ser cotejadas, por cuanto una diferencia importante entre puntos del rango posiblemente sea evidencia de que los datos utilizados respondan a realidades afectadas por situaciones distintas.

En tal mérito, y a efectos de arribar a un análisis que permita establecer con mayor exactitud el intervalo de plena competencia, es que el Fisco optó por adoptar la medida estadística del rango intercuartil, para mejorar la calidad de la representatividad de los comparables que se hubieran obtenido con un rango total de muestras contra las cuales comparar el resultado de la testada, pues procura filtrar las posibles dispersiones existentes, permitiendo eliminar valores extremos, atento a que no todas las diferencias pueden ser ajustadas.

Concluye que la ley de impuesto a las ganancias no prohibía el uso de funciones estadísticas, por lo cual el criterio fiscal no trasgrede disposición legal o reglamentaria alguna.

En segundo término, relata que, en función de la auditoría practicada, se observó que, en el sector químico, la actora había omitido ajustar los resultados de las compañías escogidas como comparables, con el fin de eliminar las diferencias existentes en concepto de intereses implícitos.

Describe que, en el curso normal de los negocios, las ventas no suelen efectuarse al contado, por lo que el lapso comprendido entre la fecha de facturación y la de vencimiento otorgado al cliente para el pago de la operación implica que el importe facturado incluya un interés implícito.

Aclara que el ajuste de los intereses implícitos resulta determinante para la comparación del nivel de rentabilidad de las partes, toda vez que modifica el nivel de los ingresos operativos sobre los que se proporciónarán las utilidades. Explica que si el ajuste resultara en un incremento en las ventas, con un nivel dado de ganancia, implicará un menor porcentaje de rentabilidad contra el cual se comparará la rentabilidad de la empresa local.

Especifica que en el presente caso la diferencia entre la postura del contribuyente y del Fisco radica en el plazo empleado para el cálculo de los intereses implícitos incluidos en la facturación (155 días para AFIP y

93 días para la actora), a los fines del ajuste de la comparabilidad de las ventas del sector químicos.

Destaca que el punto 2° del informe pericial contable producida en autos explica el método usado para el cálculo de la cantidad de días promedio ponderado, el cual consistió en considerar el volumen de facturas emitidas por Bayer Argentina SA por el segmento químico durante el ejercicio en cuestión, y luego seleccionar una muestra del total de las facturas emitidas por el citado segmento en los meses de enero, abril, julio y octubre de 1999.

Se agravia pues dicho informe pericial no detalló separadamente los días según las distintas actividades del sector químico (manufactura y los respectivos niveles de reventa), y tampoco explicó el criterio seguido para la selección de la muestra, máxime teniendo en cuenta la amplitud del plazo de cobro, el cual oscila entre 30 a 270 días desde la emisión de la factura. Sin embargo, resalta que primero el Tribunal Fiscal y luego la Cámara, expresa y arbitrariamente, consideraron a dicha muestra como “representativa” del total de las facturas emitidas por Bayer Argentina SA en el segmento químico del período fiscal 1999.

Señala que si la diferencia entre el criterio del Fisco y del contribuyente respondiera a que los saldos contables de los rubros “créditos por ventas” y “ventas” están formados por partidas que no responden específicamente a las operaciones en análisis, sería el contribuyente —por contar con toda la información relativa a sus operaciones— quien podría haber advertido sobre la necesidad de conciliar la información a efectos de arribar a resultados semejantes, demostrando así su interés en conciliar las posiciones en lugar de provocar demoras en la resolución del tema litigioso.

Por otra parte, con relación al sector agroquímico, manifiesta que las compañías escogidas por la actora para realizar la comparación —CTF y Opal Technologies Inc.— no se encontraban en situaciones normales de negocios, distorsionando su aptitud para ser cotejadas.

Respecto de CTF, señala que sus estados contables —aportados por la propia actora— muestran que no atravesaba un nivel normal de actividad. Agrega que tampoco las características de las operaciones que desarrollaba resultan comparables (CTF había comenzado a brindar servicios a terceros en sus plantas fabriles, en la búsqueda por retornar a sus operaciones y recuperar su capital de giro, en tanto que Bayer Argentina SA se centraba en importaciones de materias primas y ventas en el mercado local), además de no compartir estrategias de negocios semejantes (en cuanto a penetración, permanencia y ampliación de sus mercados, dado que CTF procuraba recuperar su capital de giro, atento a su situación concursal, en lugar de mejorar su posición en el mercado).

En cuanto a Opal Technologies Inc., indica que —también a partir del análisis de sus estados contables traducidos— se encontraba en un proceso de reorganización societaria, que había adquirido dos empresas con un préstamo de su casa matriz, discontinuando actividades e iniciando otra, incurriendo en pérdidas por adaptación de la estructura productiva.

Todo ello, en su criterio, demuestra que esta compañía se hallaba en un momento particular de su propia actividad, que la colocaba en una posición no semejante a la de una empresa en marcha dentro de un mercado normal, por lo que no satisface los requisitos para considerarla comparable.

Se agravia de que dichos planteos no hayan sido merituados por la sentencia, lo que torna arbitrario el pronunciamiento en lo que respecta a la valoración de la prueba.

-III-

Considero que el recurso extraordinario resulta formalmente admisible, pues se ha cuestionado la inteligencia otorgada por el superior tribunal de la causa a normas federales —ley 20.628, T. O. por decreto 649/1997, texto según su similar 25.63 (LIG, en adelante), sus normas reglamentarias y modificatorias— y la sentencia definitiva ha sido contraria al derecho que el recurrente funda en ella (art. 14, inc. 3, ley 48).

Corresponde recordar que, en la tarea de establecer el correcto sentido de esas normas de naturaleza federal, la Corte no se encuentra limitada por las posiciones de las partes ni del tribunal apelado, sino que le incumbe realizar “una declaratoria sobre el punto” (art. 16 de la ley 48), según la inteligencia que ella les otorgue (arg. Fallos: 307:1457; 320:1915, entre otros).

-IV-

En primer lugar, procederé a estudiar los agravios del Fisco dirigidos a defender la aplicación del rango intercuartil como sustento del ajuste practicado en el impuesto a las ganancias de la actora en el período fiscal 1999, lo que fue rechazado por las instancias anteriores al sostener que dicho instrumento carecía de consagración normativa en dicho período.

El art. 15, primer párrafo, de la LIG establecía, en lo que ahora interesa: “Cuando por la clase de operaciones o por las modalidades de organización de las empresas, no puedan establecerse con exactitud las ganancias de fuente argentina, la Administración Federal de Ingresos Públicos podrá determinar la ganancia neta sujeta al impuesto a través de promedios, índices o coeficientes que a tal fin establezca con base en resultados obtenidos por empresas independientes dedicadas a actividades de iguales o similares características”.

Agregaba dicho precepto que, para determinar si los precios de transferencia respondían a prácticas normales de mercado entre partes independientes, debía aplicarse el método más apropiado para el tipo de operaciones.

Al reglamentar esta disposición, la AFIP dictó la resolución general (AFIP) 702 (BO 15/10/1999), cuyo art. 4° estableció que los comprobantes y justificativos de los precios de transferencia consignados en el formulario 662 y de los criterios de comparación utilizados debían ser conservados hasta que opere la prescripción del gravamen. Entre otras, debía conservarse la documentación e información sobre los métodos utilizados para la determinación de los precios de transferencia, con indicación del criterio y elementos objetivos considerados para determinar el más apropiado para la operación o empresa (cfr. art. 4°, inc. k).

Por su parte, su art. 6° especificaba los aspectos que debían tenerse en cuenta para elegir el método más apropiado a fin de determinar si los precios de transferencia respondían a los precios normales de mercado entre partes independientes, mientras que su art. 8° regulaba los mecanismos de ajuste para eliminar las diferencias resultantes de la aplicación de los criterios de comparabilidad a que se refería el penúltimo párrafo del art. 15 de la LIG.

Sin embargo observo, tal como lo sostuvieron las instancias anteriores, que dicha resolución general no fijaba la obligación de determinar la mediana o el rango intercuartil de los precios, de los montos de las contraprestaciones o de los márgenes de utilidad.

Tal circunstancia —como lo resalta la sentencia del Tribunal Fiscal— es reconocida por la propia resolución determinativa de oficio aquí cuestionada, cuando sostiene: “En el período bajo análisis (ejercicio 1999) estaba vigente el artículo 8 y 15 de la Ley del impuesto a las Ganancias y la Resolución General 702. Las normas citadas no contenían una definición específica del rango de mercado, ni fijan procedimientos para su determinación, ni estipulan si debe tomarse el rango completo o utilizar algún tipo de herramienta estadística (rango intercuartil)...” (cfr. pg. 14, séptimo párrafo de la resolución DV DOGR 107/05).

Por el contrario, y como también lo indicaron las instancias anteriores, dichas herramientas fueron consagradas recién por la resolución general (AFIP) 1122/2001 (BO del 31/10/2001), cuyo artículo 12 estableció: “*Cuando por aplicación de alguno de los métodos establecidos en el artículo 15 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, y su reglamentación, se determinen dos o más transacciones comparables, se deberá determinar la mediana y el rango intercuartil de los precios, de los montos de las contraprestaciones o de los márgenes de utilidad. Si el precio, el monto de la contraprestación o el margen de utilidad fijado por el contribuyente se encuentra dentro del rango intercuartil, dichos precios, montos o márgenes se considerarán como pactados entre partes independientes.*”

Por ende, en los términos en que ha sido planteada la controversia, forzoso es colegir que la mediana y el rango intercuartil no resultan de aplicación para sustentar el ajuste practicado a la actora en el impuesto a las ganancias del período fiscal 1999.

Pienso que no tuerce dicho razonamiento la “coincidencia”, apuntada por el Fisco, entre los elementos que la resolución general (AFIP) 702/99 ordena tener en cuenta para la comparabilidad con aquellos contenidos en las directrices de la OCDE vigentes desde 1995, toda vez que tal “coincidencia” no es apta para extender el derecho o imponer contribuciones más allá de lo previsto por el legislador.

Por otra parte, estimo que una conclusión contraria supondría un serio menoscabo de la seguridad jurídica, valor al que el Tribunal le ha reconocido jerarquía constitucional (Fallos: 220:5; 243:465; 251:78; 253:47; 254:62; 316:3231; 317:218), e importaría prescindir de “la necesidad de que el Estado prescriba claramente los gravámenes y exenciones, para que los contribuyentes puedan fácilmente ajustar sus conductas respectivas en materia tributaria” (Fallos: 253:332; 315:820; 316:1115).

Por idénticas razones, tampoco puede admitirse la defensa del Fisco Nacional en cuanto sostiene que usó dichas herramientas estadísticas en su ajuste para arribar a un análisis que permita establecer, con mayor exactitud, el intervalo de plena competencia, mejorar la calidad de la representatividad de los comparables, filtrar las posibles dispersiones existentes y eliminar valores extremos.

Es que permitir, con dichos fundamentos, el empleo de la mediana y el rango intercuartil en el ejercicio 1999 cuando su utilización no estaba legalmente habilitada, implicaría sustituir al legislador en su tarea, aspecto vedado a los tribunales (Fa-

llos: 273:418), quienes no pueden juzgar el mero acierto o conveniencia de las disposiciones adoptadas por los otros poderes en ejercicio de sus facultades propias, debiendo limitarse a su aplicación tal como estos las concibieron (Fallos: 277:25; 300:700).

-V-

Despejado lo anterior, resta estudiar los agravios del Fisco dirigidos a cuestionar la sentencia en cuanto revocó la determinación de oficio practicada con sustento en:

a) La falta de realización de un ajuste de comparabilidad en concepto de diferencias por intereses implícitos a las empresas adoptadas como comparables del segmento químico.

b) La impugnación de CPF y Opal Technologies Inc. como comparables en el análisis del segmento agroquímicos.

Respecto del primer concepto, el organismo recaudador especifica que la diferencia entre su postura y la del contribuyente radica en el plazo empleado para el cálculo de los intereses implícitos incluidos en la facturación (155 días para AFIP y 93 días para la actora).

Disiente con la opinión de los peritos designados en autos a propuesta de la actora y del Fisco Nacional, volcada en el punto 2° del informe contable, pues considera que no detallaron separadamente los días según las distintas actividades del sector químico (manufactura y los respectivos niveles de reventa), como tampoco fundaron el criterio seguido para la selección de la muestra, máxime teniendo en cuenta la amplitud del plazo de cobro, el cual oscila entre 30 a 270 días desde la emisión de la factura.

Por ello, afirma que es arbitrario que dicha muestra sea calificada de “representativa” del total de las facturas emitidas por Bayer Argentina SA por el segmento químico del período fiscal 1999, como lo hicieron primero el Tribunal Fiscal y luego la Alzada.

En cuanto al segundo concepto de ajuste, señala que CTF y Opal Technologies Inc. no se encontraban en situaciones normales de negocios, distorsionando su aptitud para ser cotejadas.

Afirma que ello es así pues CTF había comenzado a brindar servicios a terceros en sus plantas fabriles, en la búsqueda por retornar a sus operaciones y recuperar su capital de giro, mientras que Opal Technologies Inc. estaba transitando un proceso de reorganización societaria, incurriendo en pérdidas por adaptación de su estructura productiva.

Liminarmente, corresponde poner de relieve que el art. 86, inc. b), de la ley 11. 683 otorga carácter limitado a la revisión de la Cámara y, en principio, queda excluido de ella el juicio del Tribunal Fiscal respecto de los extremos de hecho (Fallos: 300:985).

Si bien no se trata de una regla absoluta y, por consiguiente, la Cámara debe apartarse de las conclusiones del mencionado organismo jurisdiccional cuando estas presentan deficiencias manifiestas (Fallos: 326:2987, entre otros), observo que lo resuelto por el *a quo* —en cuanto desestimó los agravios del Fisco Nacional y tuvo por válidos los hechos y pruebas valorados por el Tribunal Fiscal— no excede el marco de sus facultades ni exhibe una manifiesta arbitrariedad que permita descalificarlo como acto jurisdiccional.

En efecto, la Cámara tuvo en cuenta que dicho tribunal administrativo había ratifi-

cado la razonabilidad del plazo empleado por la actora para el cálculo de los intereses implícitos incluidos en la facturación no solo con sustento en la pericia contable sino también con fundamento en la pericia económica obrante a fs. 286/291, en función de la cual tuvo por probado que “...el rango de rentabilidad del sector de reventa se encuentra por encima del que se obtendría en operaciones con terceros independientes, en caso de contemplar un plazo de cobranza de 93 días” (cfr. sentencia del Tribunal Fiscal, pg. 13, séptimo párrafo).

Por otra parte, el Tribunal Fiscal también cuestionó el criterio seguido por el Fisco en el ajuste de las cuentas a cobrar, en cuanto había determinado los intereses implícitos devengados luego de tomar como parámetro el plazo real de cobro del contribuyente, pues afirmó que tal criterio desconocía que los intereses implícitos se producen solo entre la fecha de la factura y su vencimiento, ya que con posterioridad ellos se fijan de modo explícito en las facturas de venta de la actora, como surge de las copias que obran en las actuaciones administrativas (cfr. sentencia del Tribunal Fiscal, pg. 13, último párrafo).

En lo relativo a la impugnación de CPF y Opal Technologies Inc. como comparables en el análisis del segmento agroquímicos, la Cámara convalidó la postura del tribunal administrativo que había rechazado tales impugnaciones, al sostener que el Fisco no había aportado un estudio económico solvente, a título de evidencia probatoria, para corroborar sus cuestionamientos, ni tampoco había detallado los mecanismos que había utilizado —o, en su caso agotado— para localizar otras empresas que pudieran reunir las características que, según el criterio fiscal, las habilitaran para ser empleadas en el co-tejo (cfr. sentencia del Tribunal Fiscal, pg. 14, tercer párrafo).

Desde esta perspectiva, y contrariamente a lo sostenido por el recurrente, estimo que no puede achacarse a la Cámara que, de manera arbitraria, no haya hecho mérito de sus agravios, toda vez que, luego de estudiarlos, juzgó que las cuestiones planteadas habían sido decididas por el Tribunal Fiscal con fundamentos suficientes de hecho y prueba, ajenos al alcance de la revisión limitada prevista en el art. 86, inc. b), de la ley 11.683.

Por otra parte, observo que los planteos del Fisco enderezados a defender la validez de la resolución (DV DOGR) 107/05 en torno a la falta de realización de un ajuste de comparabilidad en concepto de diferencias por intereses implícitos a las empresas adoptadas como comparables del segmento químico y al cuestionamiento de CPF y Opal Technologies Inc. como comparables en el análisis del segmento agroquímicos, solo traducen una mera discrepancia con la valoración del material probatorio utilizado por los jueces de la causa, no cubierta por la tacha de arbitrariedad que sostiene el remedio federal (Fallos: 280:320; 295:165; 297:333), cuyo carácter excepcional no tiende a sustituir a los magistrados cuando deciden cuestiones que le son privativas (Fallos: 394:394; 295:356; 297:173), aun cuando se invoque error en la solución del caso (Fallos: 296:82, 445; 302:1030), razones por las cuales pienso que el recurso extraordinario interpuesto ha sido bien denegado en este aspecto.

-VI-

Por lo expuesto, opino que corresponde confirmar la sentencia recurrida con el al-

cance señalado en el acápite IV y, en lo restante, rechazar esta presentación directa. Buenos Aires, 24 de junio de 2021. — *Laura M. Monti.*

Considerando:

Que las cuestiones planteadas han sido correctamente examinadas por la señora Procuradora Fiscal en el dictamen que antecede, a cuyos fundamentos corresponde remitirse por razones de brevedad.

Por ello, de conformidad con lo dictaminado, se hace lugar a la queja y se declara formalmente admisible el recurso extraordinario con el alcance allí indicado, confirmando la sentencia apelada en los términos del acápite IV del referido dictamen. Con costas. Exímase a la recurrente de integrar el depósito previsto en el artículo 286 del Cód. Proc. Civ. y Com. de la Nación, cuyo pago se encuentra diferido de conformidad con lo prescripto en la acordada 47/1991. Notifíquese, agréguese la presentación directa a los autos principales y devuélvanse las actuaciones. — *Horacio D. Rosatti.* — *Carlos F. Rosenkrantz.* — *Juan C. Maqueda.* — *Ricardo L. Lorenzetti.*

Edictos

Nº 23275872/2023. El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Nº 2, de la Tercera Circunscripción Judicial de Misiones, a cargo de la Dra. Lorena Hebe V. Toledo, Secretaría Nº 1 a cargo de la Dra. Ruiz Lilian Vilma, sito en la calle Lavalle 2093, 3º piso de la ciudad Eldorado, Provincia de Misiones, en los autos caratulados Expte. Nº 79811/2022 PEDRO-ZO CIRILO MIGUEL Y OTRO/A c/ GIMÉNEZ MARIANO EMANUEL Y OTRO/A s/DAÑOS Y PERJUICIOS” Cita a RIBERO JOSÉ DNI Nº 26.121.683, para que dentro de cinco (5) días comparezca a tomar la intervención que le corresponda, por sí o mediante apoderado, en el presente proceso bajo apercibimiento de designar al defensor oficial de ausentes para que lo represente en él. El presente edicto se publicará por dos (2) días en el diario “Clarín”, “La Nación”, “Diario La Ley” y/o de amplia circulación de la provincia de Buenos Aires. Eldorado Misiones, 4 de diciembre de 2023 Lilian Vilma Ruiz, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 15/04/24

El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 8 a cargo del Dr. Marcelo Gota, secretaria Nº 16 a mi cargo, sito en Libertad 731 7º piso de Capital Federal, hace saber que MAIA KHAIBULLINA de nacionalidad rusa con Pasaporte: 755267195 ha peticionado la concesión de la ciudadanía argentina, a fin de que los interesados hagan saber a este Juzgado las circunstancias que pudiesen obstar a dicho pedido. Publíquese por dos días. El presente deberá ser publicado por dos veces en un lapso de quince días en el diario LA LEY. Buenos Aires, 11 de diciembre de 2023

Juan Martín Gavaldá, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 7, a cargo del Dr. Javier Pico Terrero, Secretaría Nº 13, a mi cargo, sito en Libertad 731 piso 6º de CABA, comunica que el Sr. PLAZA PETIT MARCOS JAVIER DNI Nº 95.959.726 nacido el 19 de junio de 1981, en Valencia, Carabobo, Venezuela, ha solicitado la declaración de la ciudadanía argentina. Cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que pudiere obstar a dicha concesión, deberá hacer saber su oposición fundada al Juzgado. El presente se publica a los efectos del art. 11 de la ley 346. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 21 de marzo de 2023 Fernando Gabriel Galati, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 7, a cargo del Dr. Javier Pico Terrero, Secretaría Nº 13, a mi cargo, sito en Libertad 731 piso 6º de CABA, comunica que la Sra. PINO VILLANUEVA OSCARELYS STEPHANIE DNI Nº: 95.894.359 nacida el 19 de marzo de 1991, en Caracas, Distrito Capital, Venezuela, ha solicitado la declaración de la ciudadanía argentina. Cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que pudiere obstar a dicha concesión, deberá hacer saber su oposición fundada al Juzgado. El presente se publica a los efectos del art. 11 de la ley 346. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 14 de febrero de 2024 Fernando Gabriel Galati, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 7, a cargo del Dr. Javier Pico Terrero, Secretaría Nº 13, a mi cargo, sito en Libertad 731 Piso 6º de CABA, comunica que la Sra. KOCHERGINA NATALIHA DNI Nº: 76 3056288 nacida el 14 de agosto de 1989, en República Socialista Federativa Soviética Rusa, Leningrado, ha solicitado la declaración de la ciudadanía argentina. Cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que pudiere obstar dicha concesión, deberá hacer saber su oposición fundada al Juzgado. El presente se publica a los efectos del art. 11 de la Ley 346. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 11 de marzo de 2024 Fernando Gabriel Galati, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 7, a cargo del Dr. Javier Pico Terrero, Secretaría Nº 14, a mi cargo, sito en Libertad 731, 6º piso de la Capital Federal, comunica que el Sr. DENIS BORISOV con DNI Nº 96.273.839, nacida el 25/06/1986 en Serpujovo, Rusia, ha solicitado la declaración de la ciudadanía argentina. Cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que pudiere obstar a dicha concesión, deberá hacer saber su oposición fundada al Juzgado. El presente se publica a los efectos del art. 11 de la ley 346. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 21 de marzo de 2024 Carlos Mallo, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 7, a cargo de Dr. Javier

Pico Terrero, Secretaría Nº 14, a mi cargo, sito en Libertad 731, 6º piso de la Capital Federal, comunica que la Sra. KAREN ALEXANDRA GONZÁLEZ CASTILLO con DNI Nº 96.048.518, nacida el 31 de mayo de 1992 en Barquisimeto, Lara, República Bolivariana de Venezuela, ha solicitado la declaración de la ciudadanía argentina. Cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que pudiere obstar a dicha concesión, deberá hacer saber su oposición fundada al Juzgado. El presente se publica a los efectos del art. 11 de la ley 346. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 18 de marzo de 2024 Carlos Mallo, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

570/2023. GUZMAN HERNANDEZ, JESSUEF GREGMAR s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA. El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 2, Secretaría Nº 3 interinamente a mi cargo, de Capital Federal, informa que GUZMAN HERNANDEZ, JESSUEF GREGMAR, venezolano, DNI Nº 95504218, solicitó la declaración de Carta de Ciudadanía Argentina. Cualquier persona que conozca algún impedimento para la concesión del beneficio, podrá hacerlo saber a través del Ministerio Público. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 31 de octubre de 2023 Luciana Montorfano, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

13782/2021. TOMEDES PARADA, MIGUEL ÁNGEL s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA. El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 2, Secretaría Nº 4 a mi cargo, de Capital Federal, informa que TOMEDES PARADA, MIGUEL ÁNGEL, DNI Nº 95.778.425, solicitó la declaración de Carta de Ciudadanía Argentina. Cualquier persona que conozca algún impedimento para la concesión del beneficio, podrá hacerlo saber a través del Ministerio Público. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 22 de febrero de 2024 Constanza Belén Francingues, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

8269/2023. GALIZ GUERRERO, FREDDY VICTOR s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA. El Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 2, Secretaría Nº 3 a mi cargo, de Capital Federal, informa que GALIZ GUERRERO, FREDDY VÍCTOR, DNI Nº 94913204, venezolano, solicitó la declaración de Carta de Ciudadanía Argentina. Cualquier persona que conozca algún impedimento para la concesión del beneficio, podrá hacerlo saber a través del Ministerio Público. Publíquese por dos días dentro de un plazo de quince días. Buenos Aires, 28 de diciembre de 2023 Luciana Montorfano, sec. LA LEY: I. 12/04/24 V. 12/04/24

Ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 10, Secretaría Nº 19, sito en Libertad 731 9º piso de esta ciudad, tramita el pedido de ciudadanía argentina de la Sra. DARIA KRASNIANSKAIA de nacionalidad rusa con PAS Nº 76 9062088 según expediente “KRASNIANSKAIA DARIA s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA” Exp. Nº 16401/2023. Por ello cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que estimara podría obstar a dicha concesión, deberá hacerlo saber a este Juzgado. Publíquese por dos días. Buenos Aires, 11 de marzo de 2024 María Lucila Koon, sec. LA LEY: I. 11/04/24 V. 12/04/24

Ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 10, Secretaría Nº 19, sito en Libertad 731 9º piso de esta ciudad, tramita el pedido de ciudadanía argentina de la Sra. DARIA KRASNIANSKAIA de nacionalidad rusa con PAS Nº 76 9062088 según expediente “KRASNIANSKAIA DARIA s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA” Exp. Nº 16401/2023. Por ello cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que estimara podría obstar a dicha concesión, deberá hacerlo saber a este Juzgado. Publíquese por dos días. Buenos Aires, 11 de marzo de 2024 María Lucila Koon, sec. LA LEY: I. 11/04/24 V. 12/04/24

obstar a dicha concesión, deberá hacerlo saber a este Juzgado. Publíquese por dos días. Buenos Aires, 23 de agosto de 2023 María Lucila Koon, sec. LA LEY: I. 11/04/24 V. 12/04/24

2392/2024. KUZMINETS, ELIZAVETA s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA. Ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 10, Secretaría Nº 20, sito en Libertad 731 9º piso de esta ciudad, tramita el pedido de ciudadanía argentina de la Sra. ELIZAVETA KUZMINETS de nacionalidad rusa con DNI Nº 96.343.681 según el expediente “KUZMINETS, ELIZAVETA s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA” Exp. Nº 2392/2024. Por ello cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que estimara podría obstar a dicha concesión, deberá hacerlo saber a este Juzgado. Publíquese por dos días. Buenos Aires, 22 de marzo de 2024 Matías M. Abraham, sec. LA LEY: I. 11/04/24 V. 12/04/24

Ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Civil y Comercial Federal Nº 10, Secretaría Nº 19, sito en Libertad 731 9º piso de esta ciudad, tramita el pedido de ciudadanía argentina de la Sra. DARIA KRASNIANSKAIA de nacionalidad rusa con PAS Nº 76 9062088 según expediente “KRASNIANSKAIA DARIA s/SOLICITUD DE CARTA DE CIUDADANÍA” Exp. Nº 16401/2023. Por ello cualquier persona que tuviere conocimiento de algún acontecimiento que estimara podría obstar a dicha concesión, deberá hacerlo saber a este Juzgado. Publíquese por dos días. Buenos Aires, 11 de marzo de 2024 María Lucila Koon, sec. LA LEY: I. 11/04/24 V. 12/04/24

Director Editorial: Fulvio G. Santarelli
Jefa de Redacción: Yamila Cagliero

Editores:

Nicolás R. Acerbi
Valderrama
Jonathan A. Linovich
Elia Reátegui Hehn
Érica Rodríguez
Marlene Slattery

PROPIEDAD DE LA LEY S.A.E. e I.

Administración, Comercialización y Redacción:
Tucumán 1471 (C. P. 1050 AAC)
Bs. As. República Argentina
Impreso en La Ley, Rivadavia 130, Avellaneda,
Provincia de Buenos Aires.



Thomsonreuterslaley



TRLaLey



linkedin.com/showcase/thomson-reuters-argentina-legal/



thomsonreuters.com.ar/es/soluciones-legales/blog-legal.html



Centro de atención al cliente:

0810-266-4444