

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS

Seminario sobre aportaciones teóricas recientes

Título: El Jefe de Aeródromo en el contexto normativo actual.

Alumna: Gabriela Alejandra GATICA.

Materia: Derecho de la Navegación.

Profesores: María Antonieta GUIÑAZÚ MARIANI y Fernando PORCELLI.

Año: 2017.

Indice	Página
Sección I	
Introducción.....	3
Sección II	
Capítulo 1 Jefe de Aeródromo	
Parte A Infraestructura y aeródromos.....	5
Parte B Jefe de aeródromo.....	16
Capítulo 2 Designación.....	20
Capítulo 3 Funciones.....	25
Capítulo 4 Responsabilidad.....	36
Capítulo 5 Diferencia con el encargado de aeródromo.....	44
Sección III	
Capítulo 6 El administrador de aeropuertos. Diferencia con el jefe de aeródromo. Coordinación.....	51
Sección IV	
Conclusiones.....	59
Bibliografía.....	63

Sección I

Introducción

El tema que motiva este trabajo de investigación es el análisis de la figura del **jefe de aeródromo** en el contexto de la normativa vigente.

Como se planteará en el desarrollo del trabajo, se pueden observar grandes modificaciones en la legislación vigente que, de una manera u otra, afectan e influyen sobre las condiciones laborales, la forma de designación, las funciones y el régimen de responsabilidad de un funcionario tan importante y con tanta presencia como es el **jefe** en cada **aeródromo**.

El trabajo está realizado partiendo de definir infraestructura, luego se analiza el aeródromo como parte de la misma. Ambos conceptos son fundamentales para entender donde prestará sus servicios el **jefe de aeródromo**. En profundidad se aborda la designación, las funciones y la responsabilidad a la luz de lo establecido por el Código Aeronáutico Argentino, lo normado por los convenios

internacionales referidos a la aviación civil y la diferente legislación que surge de la autoridad de aplicación aeronáutica.

La importancia de este trabajo radica en plantear si, a través de las diferentes modificaciones legislativas, se han limitado las funciones que ejerce el Jefe de aeródromo y consecuentemente se ha limitado la responsabilidad de este funcionario o por el contrario, ha quedado con las funciones limitadas pero la responsabilidad sigue siendo tan amplia como determina el Código Aeronáutico.

Sección II

Capítulo 1

Parte A

Infraestructura y aeródromos

Para entender la figura del Jefe de aeródromo debemos comenzar por delimitar qué se denomina **Aeródromo**, porque será ese el ámbito donde desarrollará sus funciones el **Jefe**. Para ello, en primer lugar, recurriremos a nuestro Código Aeronáutico¹, Ley 17.285 y sus modificaciones, que establece en el Título III “**Infraestructura**”, Capítulo I “**Aeródromos**”, art. 25: “*Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición de propietario no califica a un aeródromo como público o privado.*” Se puede apreciar claramente que nuestro Código no define que es un aeródromo.

Al analizar el artículo mencionado, primero, nos encontramos bajo qué Título el Código regula los aeródromos: “**Infraestructura**”. Lo

¹ Código Aeronáutico, 4ª edición, AZ Editora, Buenos Aires, 1986.

que, en principio, nos da la sensación de que los **aeródromos** están contemplados dentro del concepto de **infraestructura aeroportuaria**. Entonces el concepto de aeródromo lo da la doctrina al hacer una interpretación de lo que manda nuestro Código.

Dicen los doctrinarios que se puede entender de manera muy general que **aeródromo** es el lugar donde la aeronave debe despegar y aterrizar.

Siguiendo a Juan Lena Paz daremos una definición de **Infraestructura aeroportuaria** como *“conjunto de instalaciones y servicios brindados en la superficie que hacen posible la navegación aérea en razonables condiciones de seguridad, regularidad y eficiencia.”*²

Sostiene Rodríguez Jurado³ que infraestructura es un concepto complejo y genérico que hace referencia a una serie de objetos que aunque no son factor principal de la actividad aeronáutica, sí, son un medio auxiliar insustituible para ella.

Videla Escalada dice que *“la actividad aeronáutica se desarrolla normalmente en el espacio, pero la aviación requiere,*

2 LENA PAZ, JUAN A., *“Compendio de Derecho Aeronáutico”*, 5ª edición, Editorial Plus Ultra, Buenos Aires, 1987, Pág. 125.

3 RODRÍGUEZ JURADO, AGUSTÍN Y SUÁREZ DE ARNEDO, MARÍA ELMA, *“Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”*, 2ª edición, Editorial Depalma, Buenos Aires, 1990, pág. 58.

*ineludiblemente, una organización complementaria puesta a su servicio.*⁴

La **infraestructura aeroportuaria** es un conjunto de instalaciones (elementos objetivos) y servicios (elementos subjetivos) que brindan, desde la superficie, apoyo, seguridad y protección al vuelo. Las instalaciones comprenden lo que conocemos como aeródromos y aeropuertos cuyos servicios son brindados por personal de superficie, donde el **jefe de aeródromo** se presenta como la figura mas importante.

Cuando se piensa en la **infraestructura**, ahí recién aparece la noción de **aeródromo** o **aeropuerto**. Es en sus instalaciones donde se realizan los servicios de protección al vuelo, que según nuestro Código Aeronáutico son servicios prestados en forma exclusiva por el Estado Nacional; son servicios complementarios, y sin entrar en análisis detallado, podemos mencionar algunos como: control de tránsito aéreo (control de aproximación al aeródromo, información del vuelo y alerta de emergencia), radiocomunicaciones, meteorología, entre otros.

4 VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., "Manual de Derecho Aeronáutico", 3ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 2000, pág. 77.

Coincidiendo con Videla Escalada: *“la eficacia del funcionamiento de la aviación depende de la adecuada estructuración y prestación de los servicios de protección al vuelo”*⁵.

A su vez, esos lugares deben estar controlados, manejados, atendidos por personas, que para nuestro derecho aeronáutico constituirán la categoría de personal no aeronavegante o personal de superficie. Es aquí donde aparece la figura del **jefe de aeródromo**, como autoridad superior de estas instalaciones.

El **aeródromo** es la instalación terrestre mas importante para la aviación. Debe ser un área plana, preparada para el aterrizaje y despegue de las aeronaves, que sirva para la actividad aérea y que el Estado lo haya autorizado a tal fin.

Siguiendo el articulado del Código Aeronáutico encontramos diferentes formas de clasificar a los **aeródromos**, tenemos **aeródromos públicos** y **privados**, luego podemos distinguir entre **aeródromo** y **aeropuerto** y por último, podemos establecer qué se entiende por **aeropuerto internacional**.

La primera distinción se realiza entre **aeródromo público** y **aeródromo privado**. La clasificación radica en el uso al que está

5 VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., *“Manual de Derecho Aeronáutico”*, 3ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 2000, pág. 88.

sometido, tanto el Código como el decreto 92/70 entienden al **aeródromo público** como aquel que está destinado al uso público; y, por exclusión, los demás **aeródromos** serán considerados como privados.

Nuestro Código Aeronáutico no brinda, como mencionamos antes, una definición de **aeródromo**, sino que hace una distinción entre **aeródromo público** y **privado**, en su artículo 25. En el artículo 26 ya define lo que se entiende por **aeropuerto**: *“Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación. Aquellos aeródromos públicos o aeropuertos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, donde se presten servicios de sanidad, aduana, migraciones y otros, se denominarán aeródromos o aeropuertos internacionales. La reglamentación determinará los requisitos a que deberán ajustarse para que sean considerados como tales”*⁶.

Se vuelve necesario lograr una definición precisa de **aeródromo**, para ello citaremos al Dr. Videla Escalada quien sostiene que **aeródromo** es la *“superficie apta para el despegue y aterrizaje de aeronaves, destinadas al cumplimiento de tales actividades y*

6 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial AZ Editora, Buenos Aires, 1986.

*habilitadas para ello por el Estado*⁷. El mencionado autor sostiene la necesidad de tres aspectos que deben cumplirse para que estemos ante una **infraestructura** que sea **aeródromo**: el elemento técnico, el elemento funcional y el elemento administrativo.

En cuanto a la distinción entre **aeródromo** y **aeropuerto**, siguiendo la postura adoptada por Videla Escalada, entendemos que la diferenciación terminológica radica en cuestiones técnicas, por lo que este autor utiliza ambos términos como sinónimos.

Hay que considerar que tanto en la exposición de motivos, como en lo reglado por el Código, quizás, la diferencia mas importante entre estos dos términos sean los servicios aéreos o la intensidad de movimiento del **aeródromo**: *“Son aeropuertos aquellos aeródromos públicos que cuentan con servicios o intensidad de movimiento aéreo que justifiquen tal denominación”*⁸.

La última clasificación de los **aeródromos** tiene que ver con su internacionalidad, según el artículo 26 del Código⁹, aeropuerto internacional es aquel destinado a las operaciones de aeronaves provenientes o con destino al extranjero. También para ser considerado **aeropuerto internacional** deben prestarse servicios de

7 VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, 3ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 2000, pág. 83.

8 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

9 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

sanidad, aduana, migraciones y otros. Habrá que considerar con especial atención a la exposición de motivos del Código donde se aclara que no hay distinción en **aeródromo** y **aeropuerto** por la internacionalidad. Bien dice, que “no todos los aeropuertos tienen carácter internacional. Muchos de ellos son designados como **aeropuertos** aun cuando solo son operados en vuelos de cabotaje”¹⁰. Así que para clasificar a un aeropuerto como internacional debe reunir las condiciones de operar aeronaves provenientes o con destino al extranjero y contar con servicios de aduana, migraciones, sanidad, entre otros.

En el orden internacional, el Convenio de Chicago de 1944 y los Anexos de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), contienen normas y recomendaciones referidas a la **Infraestructura** y los **aeródromos**. Especial mención hay que hacer del Anexo 14 de OACI¹¹, de donde surge la definición de **aeródromo**: *“área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.”* En este Anexo también encontramos en forma muy detallada normas y

10 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

11 <http://www.interairports.hn/wp-content/uploads/2015/08/Anexo-14-2009-Aerodromos.pdf>

recomendaciones referidas a certificación de los aeródromos, seguridad operacional, diseño de los aeropuertos, entre muchas otras.

Con respecto a la clasificación en **aeropuertos internacionales** encontramos en el Convenio de París de 1919, una primera mención a estos, estableciendo el aterrizaje de una aeronave en aeródromos de otro Estado: artículo 15, 2º párrafo *“Toda aeronave que pase de un Estado a otro debe, si los reglamentos de este último lo exigen, aterrizar en uno de los aeródromos fijados por el mismo”*¹². Y en el artículo 24: *“Todo aeródromo de un Estado contratante, si está abierto al uso público de aeronaves nacionales mediante el pago de ciertos derechos, estará abierto en las mismas condiciones para las aeronaves de otros Estados contratantes”*¹³.

El Convenio de Chicago¹⁴, por su parte, en los artículos 10 y 11, establece el aterrizaje en aeropuertos aduaneros para el caso de vuelos de aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional que penetren en territorio de un Estado contratante, cumpliendo las leyes y reglamentos establecidos por el Estado tanto en la entrada, mientras se encuentren en su territorio y en la salida.

12 <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.htm>

13 <http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.htm>

14 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

También establece que las características de los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la OACI.

Habiendo mencionado ya los aspectos técnicos y funcionales del aeródromo y/o aeropuerto, nos referiremos al elemento administrativo. La habilitación, por parte del Estado, de un **aeropuerto** se encuentra regulada por el artículo 27 del Código Aeronáutico donde se establece: *“Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica a cuyo fin esta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo. La autoridad aeronáutica fijará el régimen y las condiciones de funcionamiento en cada caso”*¹⁵.

A partir del Decreto 239/2007 se crea la **Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)** que se convierte en el organismo descentralizado de la Secretaría de Transporte, que asume las funciones de autoridad aeronáutica respecto de la aviación civil, cumpliendo así con lo recomendado por OACI. En este punto debemos recordar que durante mucho tiempo quien ejerció las funciones de autoridad aeronáutica fue la Fuerza Aérea Argentina, dependiente del Ministerio de Seguridad, que, a través del Comando

15 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

de Regiones Aéreas, asumía las atribuciones y competencias que el Código Aeronáutico establecía en materia de aviación civil.

Es en el Código Aeronáutico donde se establecen las potestades de la autoridad aeronáutica: es ella quien habilita los **aeródromos**, ajustándose a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo, además fija el régimen y las condiciones de funcionamiento.

La **Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)** fue creada por Decreto 239/2007 y las transferencias de funciones del Comando de Regiones Aéreas hacia **ANAC** se puso en marcha a través del Decreto 1770/2007, llamado “Programa general de transferencia a la Administración Nacional de Aviación Civil”, que, en su artículo 2, inciso 2, establece: *“Ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, los servicios de navegación aérea, las habilitaciones y licencias conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos, los aeroclubes e instituciones aerodeportivas que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la*

Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la República Argentina.”¹⁶

Debemos aclarar que a partir del Decreto 1840/2011 el control de los servicios de navegación aérea pasó nuevamente a ser ejercido por Fuerza Aérea Argentina. Según se lee en los considerandos del mencionado Decreto 1840/2011, esta transferencia se debe a recomendaciones de **OACI** relativas a un reestructuramiento en las funciones de **ANAC** para su eficiencia y mejoramiento. A partir de este Decreto se crea la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo en el ámbito de Fuerza Aérea y según se establece en el artículo 3: *“Transfiérense a la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina, dependiente del Ministerio de Defensa, los Centros de Control de Áreas, las Torres de Tránsito Aéreo y los servicios asociados al control de tránsito aéreo, dependientes en la actualidad de la Administración Nacional de Aviación Civil, con sus respectivas competencias, cargos y créditos presupuestarios, así como los bienes patrimoniales afectados a su uso.”¹⁷*

¹⁶ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/135069/norma.htm>

¹⁷ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=189728>

Aunque por este Decreto se hayan vuelto a transferir, a la Fuerza Aérea Argentina, ciertas funciones que poseía **ANAC**, es el mismo Decreto quien excluye de la transferencia a los **jefes de aeródromo**, a través de su artículo 5: *“Exceptúase de la transferencia dispuesta en el Artículo 3º precedente a los Jefes de Aeródromo y a su personal de apoyo, los que se mantendrán en la órbita de la Administración Nacional de Aviación Civil, dentro de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.”*¹⁸ Se volverá sobre el análisis de esta particular situación mas adelante.

Delimitada, brevemente, la regulación jurídica del lugar donde el **Jefe de Aeródromo** cumplirá con sus funciones, pasaremos a analizar detalladamente la figura que nos convoca en este trabajo.

Parte B

Jefe de Aeródromo

¹⁸ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=189728>

Como una primera aproximación conceptual podemos decir que se considera **personal aeronáutico** a aquellas personas que ponen su capacidad profesional y de trabajo para realizar la **actividad aeronáutica**.

Cuando analizamos la **infraestructura**, señalamos que es un conjunto de instalaciones y servicios y dijimos que las instalaciones por sí mismas, al constituir un espacio físico, debían ser controladas, atendidas y organizadas por personas; son ellas las que ponen su trabajo al servicio de la actividad aeronáutica, participando activamente desde la superficie para lograr la seguridad, protección y eficacia del vuelo.

El Código Aeronáutico, en el artículo 76, clasifica al **personal aeronáutico** en: personas que cumplen funciones a bordo de **aeronaves** (la tripulación de vuelo comprendida por piloto con funciones de comandante, copiloto y personal con funciones auxiliares) y personas que desempeñan funciones aeronáuticas en la **superficie** (jefe de aeródromo, controladores de vuelo, mecánicos, administrativos, etc.).

El Código establece en su artículo 87: “ *La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes de la materia*”¹⁹. Por lo tanto el Derecho Laboral y el Derecho

19 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

Aeronáutico convergirán solo en el caso de personas que ejercen su actividad profesional aeronáutica en relación de dependencia.

En lo que concierne a la **actividad aeronáutica** en general, y a las relaciones laborales surgidas de esta actividad en particular, se nota una marcada intervención estatal, esto resulta de lo establecido por los principios generales del derecho y por el Código Aeronáutico. Lo explicaremos brevemente: por un lado, el Estado es responsable de la seguridad de la comunidad y también lo es de los intereses y bienes públicos. También el Estado garantiza la protección de los derechos de todos aquellos trabajadores en relación de dependencia, el Estado debe cuidar siempre el orden público. Por otro lado, hay que considerar el principio de reglamentarismo como carácter distintivo del Derecho Aeronáutico, ya que, si bien el Código Aeronáutico y las leyes que rigen la materia, establecen un marco jurídico donde al personal aeronáutico se le exige poseer certificado de idoneidad, todo lo que tenga que ver con los requisitos, denominación y facultades de aquellos quedarán determinados por la reglamentación que se dicte al respecto. Por eso la intervención estatal es marcada y necesaria en materia aeronáutica.

La figura del **jefe de aeródromo** aparece regulada en nuestro Código Aeronáutico, en el Título V “Personal Aeronáutico”, artículo 88: “ *En todo aeródromo público habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno, quien será designado por la autoridad aeronáutica. La reglamentación respectiva determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo*”²⁰; y el artículo 89 establece: “ *La autoridad aeronáutica reglamentará las facultades y obligaciones del jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos*”²¹.

El **jefe de aeródromo público** se considera personal aeronáutico que cumple funciones en la superficie y debe ser designado por la autoridad aeronáutica.

Sostiene Videla Escalada que existe una “doble relación”²² que hace que el **jefe de aeródromo** dependa del explotador del aeródromo por motivo de sus funciones y de la autoridad estatal por razón de su nombramiento.

El **jefe de aeródromo** debe cumplir con las funciones correspondientes a su cargo, siendo autoridad máxima del

20 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

21 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

22 VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, 3ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 2000, pág. 194.

aeropuerto, velando por la seguridad de los vuelos, de los pasajeros, de la tripulación, de las cosas transportadas, así como de los terceros y sus bienes en superficie.

El **jefe** también debe coordinar con los explotadores, así como con los distintos organismos que prestan servicios dentro del aeropuerto, las tareas de mantenimiento y seguridad del mismo. En esta situación especial podría señalarse junto con Videla Escalada la “doble relación”²³ que la figura del **jefe** mantiene tanto con los organismos estatales como con las empresas privadas concesionarias de la explotación de los aeropuertos. Además el **jefe** será quien tenga a su cargo el personal en superficie que cumpla funciones dentro del **aeródromo**.

Por último mencionaremos que el **jefe de aeródromo público** puede serlo tanto de un aeródromo con servicios aéreos y cierta intensidad de movimiento (sería el **jefe de un aeropuerto**) o puede ser jefe de aeródromo público sin servicios aéreos. Cuando el aeródromo no es público, entonces es privado y la autoridad máxima ya no se llama **jefe** sino **encargado de aeródromo**. Mas adelante volveremos sobre esta distinción.

23 VIDELA ESCALADA, FEDERICO N., “Manual de Derecho Aeronáutico”, 3ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 2000, pág. 194.

Capítulo 2

Designación

El **jefe de aeródromo** es designado por la Autoridad Aeronáutica según lo establecido por el Código Aeronáutico como por las leyes y decretos reglamentarios.

Hasta el decreto 239/2007, la autoridad de aplicación aeronáutica era Fuerza Aérea Argentina, por lo tanto era quien tenía la potestad de designar al jefe de aeródromo. Según se desprende de la lectura del R.E.G.U.F.A. (Reglamento General de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos dictado por Orsna a través de la resolución 96/01) en su Capítulo 2 donde da ciertas definiciones, dice: *“Jefe del Aeropuerto: Autoridad designada por la Fuerza Aérea Argentina para el ejercicio de las funciones que le compete y que en el caso de una emergencia asume el control de todas las actividades del aeropuerto hasta retomar su normal funcionamiento”*²⁴.

Pero luego del decreto 239/2007, pasó a ser autoridad aeronáutica la **ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil)** quien será

24 <http://www.orsna.gov.ar/pdf/REGUFA.pdf>

la encargada de designar al **jefe**. Cuando se dicta el decreto 1840 del año 2011 se le transfiere nuevamente a Fuerza Aérea Argentina el control del tránsito aéreo, pero todo lo referido al jefe de aeródromo queda en manos de la **ANAC**. Para resumir, actualmente quien designa al **jefe de aeródromo** es la **ANAC**. Por lo tanto el **jefe de aeródromo** es personal civil dependiente de esa institución.

Ahora bien, según las **Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)**, en particular la N° 64²⁵, la persona que solicite su licencia como **jefe de aeródromo** deberá cumplir con ciertos requisitos. Aquí haremos un breve paréntesis para señalar que, según lo que manda nuestro Código Aeronáutico, las personas que cumplen con funciones aeronáuticas deben contar con un certificado de idoneidad expedido por la autoridad aeronáutica. Este certificado es expedido a los fines de constatar la aptitud del personal, es un título habilitante. Aquí se destaca uno de los caracteres del personal aeronáutico: el profesionalismo.

En el caso del **jefe de aeródromo** los requisitos para acceder a la licencia son algunos de índole personal como la nacionalidad, la

25 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

edad, ser personal perteneciente a **ANAC**; otros requisitos son administrativos y tienen que ver con elevar el expediente con la solicitud y la documentación que acredite cuestiones personales y profesionales; y otros son de índole educativos en los que se exige cierto nivel de estudios, entre estos, quizás el requisito mas importante tenga que ver con la profesionalidad, esto es exigido en RAAC parte 65 bajo el título de “Certificados de idoneidad aeronáutica (personal aeronáutico- excepto miembros de la tripulación de vuelo) Subparte I Licencia de **jefe de aeródromo** 65.171 punto “5) *Haber aprobado las exigencias del curso de Instrucción Reconocida para Jefe de Aeródromo que se dicta en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) o similar en el extranjero y homologado por ese instituto*”²⁶. Además debe cumplir con la exigencia de aprobar un examen psicofisiológico exigido por la parte 67 de las RAAC. Por lo que, según lo establecido por las RAAC, podrá ser jefe de aeródromo quien cumpla con estos requisitos: “65.173 *Requerimientos de licencia (a) Podrá desempeñarse como Jefe de Aeródromo Público la persona que: (1) Sea titular de la licencia de Jefe de Aeródromo. (2) Posea el Certificado de Habilitación Psicofisiológica en vigencia, y (3) Haya*

26 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

sido designado por la Autoridad Aeronáutica para ocupar dicha función.”²⁷

También hay requerimientos de experiencia que se encuentran regulados de la siguiente manera: “65.175 *Requerimientos de experiencia (a) Para ser designado Jefe de Aeródromo público, cada postulante deberá contar con un mínimo 3 años de experiencia previa en: (1) El desempeño de funciones como jefe, encargado o auxiliar de un departamento o división directamente relacionadas con los Servicios de Tránsito Aéreo, o (2) Funciones como de jefe, encargado o auxiliar de operaciones, o (3) Funciones de jefe, encargado o auxiliar de los Servicios ARO /AIS, NOF o NOTAM. (b) La Autoridad Aeronáutica podrá prescindir de la experiencia previa en las funciones enunciadas en (1), (2) y (3) cuando el cargo se vaya a desarrollar en aeródromos no controlados, principalmente de carácter deportivo o de escuela de pilotaje (Instituciones Aerodeportivas).”²⁸*

Es importante volver a la distinción entre **jefe de aeródromo** controlado, o sea, aeródromo que presta servicios de tránsito aéreo y aquel jefe que dirigirá un aeródromo no controlado, porque la

27 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

28 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

experiencia requerida tiene que ver con la amplitud de funciones que desarrollará: un **jefe de aeródromo** con servicios de tránsito aéreo debe controlar el cumplimiento correcto de la prestación de esos servicios, que termina siendo una de las maneras mas importantes de brindar protección y seguridad al vuelo; en cambio, no ocurre lo mismo con un **jefe de aeródromo** sin prestación de servicios al vuelo. Hay que considerar que de acuerdo a la amplitud en las funciones será también la responsabilidad del **jefe**.

Capítulo 3

Funciones

En el Código Aeronáutico tenemos enunciadas, de forma general, las funciones que el **jefe de aeródromo** cumplirá siendo autoridad superior en el mismo. El **jefe de aeródromo** tiene la **dirección, coordinación y régimen interno del aeródromo**. Acto seguido es

el mismo Código quien deja en manos de la reglamentación los requisitos necesarios para desempeñarse en la función.

En el apartado anterior de este trabajo ya hemos analizado esos requisitos. Ahora bien, en el artículo 89, el Código Aeronáutico establece: “ *La autoridad aeronáutica reglamentará las facultades y obligaciones del jefe y demás personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos*”²⁹. Volvemos a ver una marcada tendencia hacia lo que la doctrina en Derecho Aeronáutico ha considerado como un carácter principal del mismo: el reglamentarismo. En este caso el Código solo hace una enunciación general de las funciones y dispone que sea la Autoridad Aeronáutica quien, a través de sus decretos, resoluciones y disposiciones, determine específicamente las funciones que ha de llevar a cabo el **jefe de aeródromo**.

Pues bien, lo primero que encuentra quien estudia y analiza las funciones, facultades, obligaciones y responsabilidades del **jefe de aeródromo** es que, por ser varios los organismos que detentan la potestad del dictado de normas, nos encontramos que cada uno de ellos dispone facultades y obligaciones para el Jefe que a veces parecen superponerse, a veces parecen contradecirse y finalmente, generan, en quien las estudia, una suerte de confusión que no

29 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

permite ver con claridad cuales son las facultades y que obligaciones serán decisivas a la hora de generar responsabilidad en esta figura. Con las modificaciones y dictados de nuevas leyes también comienza a notarse lo que parecería una quita de funciones que antes recaían en la figura del **jefe de aeródromo**, por lo menos sería una quita en la faz práctica, porque desde el punto de vista de lo que dicta el Código Aeronáutico, el **jefe** mantiene su condición de autoridad máxima.

Por ello, una vez mas, repetiremos que, desde el Decreto 239/2007, **ANAC** es la Autoridad Aeronáutica Nacional y ejerce las competencias que el Código Aeronáutico le asigna como tal; que por Decreto 1840/2011 se transfirieron a Fuerza Aérea Argentina las funciones de control de la prestación de los servicios de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar operativo del control aéreo; que por Decreto 375/1997 se llamó a licitación pública para la concesión de la explotación, administración y funcionamiento de los aeropuertos y en ese mismo decreto se creó el Sistema Nacional de Aeropuertos (integrado por los aeropuertos y aeródromos nacionales) y se creó el ORSNA que debe establecer normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos

integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento; que por Decreto 1770/2007, en su art. 12 las funciones de control que ORSNA cumplía sobre los Aeropuertos pertenecientes a SNA han quedado transferidas a ANAC, reservando a ORSNA sólo el control sobre los contratos de concesión; que por Decreto 163/98 se aprueba el Contrato de Concesión suscripto entre el Estado Nacional y Aeropuertos Argentina 2000 Sociedad Anónima, por lo que Aeropuertos Argentina 2000 pasa a ser el concesionario de la explotación, administración y funcionamiento de los aeropuertos; que en el año 2006 se sanciona la ley 26102 Ley de Seguridad Aeroportuaria que en su texto incluye la creación de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) y en su artículo 17 dice lo siguiente: "La Policía de Seguridad Aeroportuaria será la autoridad de aplicación del Convenio de Chicago (Ley 13.891), de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia..."; y que por la reciente Ley de Navegación Aérea, ley 27161, se crea la Empresa Argentina de Navegación Aérea que asume el servicio público de navegación aérea y comprende la gestión del tránsito

aéreo, los servicios de tránsito aéreo, los servicios de información aérea, entre otros, por lo que sólo quedará en manos de Fuerza Aérea Argentina la gestión y los servicios de tránsito aéreo de los aeropuertos enunciados en el anexo I de la mencionada ley.

Ahora veremos de la forma mas ordenada posible las funciones que desde los distintos decretos, leyes y resoluciones se le atribuyen al **jefe de aeródromo**.

Desde la creación de **ANAC**, al ser autoridad de aplicación aeronáutica, es en ella en quien recae la potestad de dictar las funciones del **jefe de aeródromo**. **ANAC** ha mantenido, con algunas modificaciones, las **Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)**, que habían sido dictadas en su momento por Fuerza Aérea Argentina para regular la figura del **jefe** y la figura del **encargado de aeródromo**.

En las **RAAC** parte 65 encontramos detalladas la funciones del **jefe de aeródromo** en el apartado 65.177 donde se enumeran las Atribuciones en 51 puntos³⁰. No nos pondremos a citar y analizar cada una de esas atribuciones, pero si trataremos las que

30 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

consideramos mas importantes y aquellas que por alguna normativa especial han sido modificadas.

Se dispone: *“(b) El titular de una Licencia de Jefe de Aeródromo en funciones como tal, estará facultado para: (1) Ejercer la autoridad superior en el ámbito de su jurisdicción y administrar los recursos disponibles de acuerdo con las leyes, decretos, reglamentaciones y normas que rijan la actividad aeronáutica en todo el país”*³¹. Se ve claramente que, respetando lo dispuesto por el Código Aeronáutico, el **jefe** es la **autoridad** superior en el **aeródromo**. Aquí se trata de funciones de dirección. También el **jefe de aeródromo** puede solicitar el auxilio de la fuerza pública, estando esta obligada a asistirlo ya que así lo dispone el Código Aeronáutico en su art. 206 y lo ratifica el punto 65.177 (b) (2) de las **RAAC**.

*“(a) (1) Mantener en buen estado de conservación y funcionamiento la infraestructura, instalaciones y equipos bajo su responsabilidad que componen el aeródromo”*³². Es un deber general que luego se irá regulando parte por parte, por ejemplo: el **jefe** es quien debe observar que se cumplan estrictamente las normas relativas al despeje de obstáculos: *“(3) Velar por el estricto cumplimiento de las*

31 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

32 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

*normas vigentes relativas a las superficies de despeje de obstáculos determinadas para el aeródromo; al señalamiento de los mismos, conforme lo referido en los artículos 31, 34, y 35 del Código Aeronáutico, y en el Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); debe procurar que se respete lo dispuesto en el Código Aeronáutico respecto de las limitaciones al dominio, en este caso deberá: “(4) Establecer contacto con las autoridades municipales de su jurisdicción para que se respete la legislación en materia de limitaciones al dominio descrita en el Título III, Capítulo II del Código Aeronáutico (Ley N° 17.285) en la planificación y autorización de obras civiles públicas y privadas”³³. Además, ejerce control preventivo sobre las áreas y superficies del aeródromo para evitar que por emplazamiento o construcción se ponga en peligro la aviación, debe proceder a la inmediata remoción de aeronaves, sus partes o sus despojos, si representan un peligro para la actividad aérea, dispone el señalamiento con los medios y de la manera adecuada, de los lugares o áreas del aeródromo que representen peligro para el tránsito o movimiento de las aeronaves, entre otras. El **jefe de aeródromo** ejerce control también sobre las aeronaves, para prevenir accidentes; sobre quienes realizan trabajo aéreo*

³³ http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

requiriéndoles el respectivo permiso; supervisa que el personal aeronáutico que realiza actividades, tanto a bordo de aeronaves como en tierra, cuenten con los certificados de idoneidad correspondientes; entre otros. Establece las limitaciones de empleo o clausuras temporarias del aeródromo o áreas operativas del mismo, por aplicación de la Orden N° 471/72 del CRA, sus ampliaciones o modificaciones, cuando existan causales que pongan en riesgo la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas.

Con respecto a la supervisión del personal de superficie a su cargo se establece: *“(25) Realizar una continua supervisión general de los turnos y servicios que brinda el personal en todas las dependencias, evaluando su rendimiento, índice de conocimientos y atención al usuario, en un todo de acuerdo con los manuales de funcionamiento, rol de tareas y documentación operativa técnica y administrativa vigente”*³⁴, también debe mantener al personal instruido y capacitado para la tarea asignada, así como supervisar que el lugar donde se presten las tareas esté en condiciones. Todas estas funciones podrían clasificarse como de control tanto interno como externo.

34 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

Además se establecen para el **jefe de aeródromo** funciones de coordinación con otros organismos, tales como: *“(a) (2) Coordinar los planes que contribuyan con la seguridad terrestre y aérea de todas las instalaciones que componen el aeródromo”³⁵. “(18) Coordinar con los Organismos alojados (Aduana, Migraciones, Sanidad, Policía de Seguridad Aeroportuaria, etc.) la prestación de los servicios en forma integral y eficiente”³⁶. “(19) Constituir el Comité de Facilitación con los Organismos alojados y las Empresas explotadoras que operan en el aeródromo, al efecto de intensificar y optimizar la coordinación entre éstas y los distintos servicios prestados por el mismo en un todo de acuerdo con las pautas para la organización, funcionamiento y tareas del Comité FAL, que figuran en el Anexo 9. Facilitación, de la OACI”.³⁷ “(20) Constituir y presidir un Comité de Seguridad con los organismos y empresas explotadoras que operan en el aeropuerto, a efecto de coordinar y optimizar las tareas y roles particulares y generales en la materia, en un todo de acuerdo con lo establecido en el Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944)”³⁸.*

35 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

36 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

37 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

38 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/parte-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

En caso de accidente aéreo debe participar en la denuncia y colaborar con la Junta de Investigaciones de accidentes de aviación civil, también está facultado para proceder a la remoción de los escombros o despojos que representen un peligro para el normal funcionamiento del **aeródromo**.

La mayoría de los deberes del **jefe** persiguen garantizar la seguridad para el desarrollo de las actividades aéreas y en varios puntos de la parte 65 de las **RAAC** figuran enunciados: *“(30) Practicar las verificaciones que considere necesarias y tomar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas de acuerdo a lo establecido en el Art. N° 12 del Código Aeronáutico.”*³⁹ Debe mantener actualizado un plan de emergencia y un programa de seguridad del **aeródromo** o **aeropuerto** que *“comprenda además la prestación del servicio de extinción de incendios, remoción de escombros y evacuaciones sanitarias, coordinando con las autoridades locales que tengan participación en el mismo. Será responsable de determinar los procedimientos y la designación del personal y el equipo de intervención, tomando como guía el Manual de Servicios de Aeropuertos, Documento 9137, Parte*

39 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

7, y el Manual de Seguridad para la Prevención de Actos ilícitos contra la Aviación Civil, Doc. 8973 (OACI)”.⁴⁰

El **jefe de aeródromo** también en materia de seguridad cumple la función de: “28) Actuar, de comprobarse una presunta infracción o delito, según los procedimientos y responsabilidades que fijan los Artículos N° 203 y N° 204 del Código Aeronáutico.”⁴¹ Quiere decir que en caso de que se cometa una infracción al Código Aeronáutico o su reglamentación, o una aeronave produzca un daño, se debe levantar un acta detallando los hechos, el o los autores, los damnificados y otros elementos que luego sirvan para juicio, remitiendo lo actuado a las autoridades administrativas o judiciales según corresponda. En caso de que el delito o infracción se cometa en vuelo, el comandante debe, en el primer lugar de aterrizaje, poner a disposición de la autoridad competente al infractor, también levantándose el acta respectiva. Por lo que de la interpretación se desprende que quien realice el acta debe ser el Jefe de aeropuerto. Es el **jefe** quien deba establecer un plan de mantenimiento, inspección, supervisión, revisión y reparación oportunas del

40 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

41 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

aeródromo. También debe practicar inspecciones diarias e informar a la autoridad: *“39) Elevar anualmente a la Dirección Regional de jurisdicción un informe sobre servicios prestados por terceros en el aeródromo, destacando las novedades que surjan en los aspectos funcionales, administrativos, del personal; y toda otra novedad o sugerencia que se relacione con la regularidad y eficiencia de su prestación.”*⁴²

Capítulo 4

Responsabilidad

A modo de introducción al tema de la responsabilidad diremos que en la actividad aeronáutica fue una de las primeras preocupaciones de los juristas. Las primeras Conferencias internacionales referidas a la actividad aérea así lo consideraban, reflejándose esa preocupación en Convenios que regulaban al responsabilidad, por

⁴² http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

ejemplo, relativo al transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia de 1929), el Protocolo de La Haya de 1955 y, finalmente, el vigente Convenio de Montreal de 1999 sobre responsabilidad. Ya comenzaban a delimitar un régimen normativo de responsabilidad especial, y apartado de lo que emanaba del Código Civil. Los motivos de esta preocupación, aunque hoy parezcan muy obvios, eran que, por lo novedoso de la actividad aérea, en aquel momento, y el eminente desarrollo de la tecnología de los aviones, todos entendían que los riesgos creados no solo alcanzaban a quienes participan de las actividades aéreas, sino que también podían producir daños en quienes eran ajenos a tal actividad.

Pero hay que diferenciar la responsabilidad que genera un daño producido por la navegación aérea, que implica el uso de una aeronave, de la responsabilidad que generan los daños producidos en cualquier ocasión distinta al empleo de la aeronave. Ahí radica una primera distinción en el sistema de responsabilidad: la específica por la actividad aérea, que cuenta con su régimen normativo y la responsabilidad civil general, que abarca todos los supuestos que no implican daños producidos por la actividad aérea o el empleo de aeronaves, aunque se genere el daño en una

aeronave, en un hangar, o en una instalación relacionada con la aviación.

El Código Aeronáutico regula la responsabilidad aeronáutica en el Título VII, llamado “Responsabilidad”⁴³, que a su vez se divide en diferentes capítulos por ejemplo daños causados a pasajeros, equipajes o mercancías transportadas, daños causados a terceros en la superficie, entre otros. Sin embargo, este no es el tema que se va a desarrollar, por lo que se deja como una introducción muy general.

Como bien sabemos la responsabilidad implica que un sujeto de derecho debe responder frente a un hecho suyo o de un tercero por quien debe responder, que ha generado un daño, sin que este daño esté justificado. Por lo que los elementos que configuran la responsabilidad son: antijuridicidad, dañosidad, relación de causalidad y factor de imputación.

De acuerdo a la regulación normativa tendremos responsabilidad civil o resarcitoria, que con la entrada en vigor del Código Civil y Comercial de la Nación, se ha ampliado ese concepto a una función no solo reparadora sino que también preventiva (art. 1708 Código

43 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

Civil y Comercial de la Nación)⁴⁴; una responsabilidad que surge del Código Penal de la Nación que deriva en diferentes sanciones; y una responsabilidad que surge de las normas administrativas.

Hechos los planteos anteriores, lo primero que deducimos es que el Jefe de aeródromo queda encuadrado en el sistema general de responsabilidad por lo que de sus funciones, del carácter de su designación y de los hechos que realice surgirán las distintas responsabilidades civiles, penales o administrativas.

Ya enunciadas las funciones y deberes del **jefe de aeródromo** cabe estudiar cuales son las responsabilidades que se desprenden de aquellas.

Como una enunciación general aparece lo que manda el Código Aeronáutico en su art. 88 “... *habrá un jefe que será la autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno...*”⁴⁵. Leyendo el art. 89 del Código se entiende que se delega en la autoridad aeronáutica la reglamentación de las facultades y obligaciones del jefe.

Sabemos ya que con la creación de **ANAC**, por Decreto 239/07, esta se constituyó como autoridad de aplicación aeronáutica respecto de la aviación civil nacional, luego por decreto 1770/07 se le delegan a

44 Código Civil y Comercial de la Nación Argentina, 1ª edición, Editorial Errepar S.A., Buenos Aires, 2015.

45 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

la **ANAC** las funciones de reglamentación, control y cumplimiento de lo dispuesto en el Código Aeronáutico, entre esas funciones se encuentra la figura del jefe de aeródromo. En el año 2011 se dicta el Decreto 1840 donde nuevamente se le transfieren a Fuerza Aérea Argentina las funciones de control de la prestación de los servicios de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar operativo del control aéreo, lo que hay que considerar es que a través del art. 5 se dispone lo siguiente: *“Exceptúase de la transferencia dispuesta en el Artículo 3º precedente a los Jefes de Aeródromo y a su personal de apoyo, los que se mantendrán en la órbita de la Administración Nacional de Aviación Civil, dentro de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios.”*⁴⁶

Por lo que se entiende que la **ANAC** sigue siendo la autoridad de aplicación encargada de reglamentar las funciones y responsabilidades del **jefe de aeródromo**.

El **jefe de aeródromo**, por la naturaleza de su designación queda comprendido en la categoría de funcionario público, por lo que la primer mirada debe hacerse sobre la ley 26.944, sancionada en el año 2014, que se ocupa de regular los supuestos de responsabilidad estatal, según art. 1: *“Esta ley rige la responsabilidad del Estado por los daños que su actividad o inactividad les produzca a los bienes o*

⁴⁶ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=189728>

derechos de las personas. La responsabilidad del Estado es objetiva y directa. Las disposiciones del Código Civil no son aplicables a la responsabilidad del Estado de manera directa ni subsidiaria. La sanción pecuniaria disuasiva es improcedente contra el Estado, sus agentes y funcionarios.”⁴⁷ y en art. 9 establece: “La actividad o inactividad de los funcionarios y agentes públicos en el ejercicio de sus funciones por no cumplir sino de una manera irregular, incurriendo en culpa o dolo, las obligaciones legales que les están impuestas, los hace responsables de los daños que causen. La pretensión resarcitoria contra funcionarios y agentes públicos prescribe a los tres (3) años. La acción de repetición del Estado contra los funcionarios o agentes causantes del daño prescribe a los tres (3) años de la sentencia firme que estableció la indemnización.”⁴⁸

Por lo que en primer lugar tenemos que el **jefe de aeródromo**, en el ejercicio de sus funciones, ha sido excluido del régimen de responsabilidad general civil, quedando alcanzado por la ley de responsabilidad estatal.

47 <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-234999/233216/norma.htm>

48 <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-234999/233216/norma.htm>

Con el Código Civil y Comercial de la Nación, en vigencia a partir de agosto del año 2015, queda mas que clara la exclusión del régimen de responsabilidad civil de los funcionarios y empleados públicos, que, según dispone aquel cuerpo normativo, se regirá por las normas y principios del derecho administrativo local o nacional. (art. 1766 del Cód. Civ. y Com.) y se hace una expresa mención a la inaplicabilidad de las normas de derecho civil cuando surja responsabilidad estatal (art. 1764 del Cód. Civ. y Com.)⁴⁹

Por lo expuesto, podemos afirmar que, en tanto el **jefe de aeródromo** se encuentre en ejercicio de sus funciones, sea por acción o por omisión, sea con intención o sin intención pero obrando de manera negligente, y a raíz de ese accionar produzca un daño cierto, mensurable en dinero deberá responder según la ley de responsabilidad estatal y lo que las demás normas jurídicas administrativas dispongan.

¿Cuándo se podría eximir de responsabilidad el **jefe de aeródromo**? Cuando se probare el caso fortuito o fuerza mayor, cuando el daño se produjera por culpa de la víctima, o cuando el daño lo produjera un tercero por el que el Jefe de aeródromo no debiera responder. En estos casos se suprime el factor de atribución

49 Código Civil y Comercial de la Nación Argentina, 1ª edición, Editorial Errepar S.A., Buenos Aires, 2015.

o imputación. Surge de la lectura de la ley 26.944 la diferencia entre responsabilidad por actividad ilegítima, donde no hay un tope indemnizatorio y responsabilidad estatal por actividad legítima donde si se limita la indemnización.

El sistema de responsabilidad penal es diferente, tenemos por un lado lo que el Código Aeronáutico llama de manera general "Infracciones"⁵⁰ y que luego lo divide para su tratamiento en "Faltas y Delitos"⁵¹, luego tenemos leyes penales específicas que contemplan diferentes delitos aeronáuticos. Algunos autores prefieren que la distinción tenga en miras la naturaleza de la sanción, por ejemplo prisión en caso de delitos y multas e inhabilitaciones para el caso de las faltas. También hay que ver qué organismos son los encargados de sancionar, ya que las penas privativas de libertad primero son legisladas y luego las aplicará un juez penal, y en el caso de las faltas quizás tanto su dictado como su aplicación solo sea a través de la autoridad de aplicación (Poder Ejecutivo). Sin entrar en la discusión si se trata, el delito aeronáutico, como una categoría aparte de los demás delitos tipificados por el Código Penal o no, es

50 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

51 Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

importante tener en cuenta que lo que distingue su tratamiento es la naturaleza propia de la actividad aérea.

Entendemos que, en cuanto a la comisión de delitos, el **jefe de aeródromo** quedará encuadrado primero en lo dispuesto por el Código Penal Argentino, en tanto se plantee que una de las obligaciones del **jefe** es velar por la seguridad pública en general y por la seguridad de la actividad aeronáutica realizada en el **aeródromo** donde cumple sus funciones. En el supuesto que lo dañado sea la seguridad pública será él quien deba responder. Además hay que tener en cuenta que, el **jefe de aeródromo**, al ser un funcionario público también deberá responder por los delitos de enriquecimiento ilícito y otros delitos de corrupción, abuso de poder, violación de los deberes de los funcionarios públicos, privación ilegítima de la libertad, usurpación de autoridad, títulos u honores (arts. 248, 248bis, 256, 268, siguientes y concordantes del Código Penal de la República Argentina).⁵² Respecto de las faltas y las infracciones a los reglamentos dijimos que el sistema sancionatorio es el que estas mismas normas establezcan, por lo que en principio podemos establecer algunas sanciones como: apercibimiento, multa, inhabilitación temporaria o permanente.

⁵² Código Penal de la República Argentina, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 2010.

Capítulo 5

Diferencias con la figura del Encargado de aeródromo.

El Código Aeronáutico, en su art. 90 establece: “ *En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo, o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la autoridad aeronáutica.*”⁵³

De la lectura del artículo citando anteriormente, lo primero que surge es que, claramente, solo podrá haber **encargado en aeródromo privado**, como ya habíamos conceptualizado es **aeródromo privado** todo aquel aeródromo que no está destinado al uso público. Incluso el Código autoriza a que el propietario o tenedor del campo donde está situado el aeródromo sea quien ejerza la función de encargado. También esa función la puede ejercer otra persona que el propietario o tenedor designe. El Código solo obliga a que, una vez designada

⁵³ Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

la persona que ejercerá la función de encargado, sean comunicados sus datos a la autoridad aeronáutica de aplicación. Ya hemos dicho que la autoridad de aplicación en este momento es la **ANAC** por lo que ahora corresponde analizar las **RAAC** para saber sobre los requisitos para la designación y las funciones del encargado de aeródromo privado:

“65. 245 Disposiciones particulares para aeródromos privados (a) Para la designación del Encargado de un Aeródromo Privado se deben reunir los siguientes requisitos: (1) Los encargados de aeródromos privados serán designados por el propietario o tenedor de éste. (2) La autoridad aeronáutica podrá establecer las condiciones mínimas que el encargado deberá cumplir para su desempeño en el puesto. (3) El propietario o tenedor de un aeródromo privado, comunicará la designación del encargado a la Jefatura de la Región Aérea que corresponda por la ubicación; detallando su nombre, domicilio, y fecha de designación.”⁵⁴

“ 65.247 Funciones generales del encargado de un aeródromo privado (a) Son funciones del encargado de aeródromo privado: (1) Controlar el mantenimiento, en forma permanente de las características y condiciones con que fuera habilitado el aeródromo

⁵⁴ http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

(longitud y ancho de las pistas, franjas de seguridad, señalamiento diurno/ nocturno y demás ayudas visuales, rodajes, alambrado perimetral, etc.), informando inmediatamente cualquier variación a la Región Aérea de jurisdicción. (2) Verificar las condiciones de operación del aeródromo, observando durante el desarrollo de la actividad, el cumplimiento de Normas y Reglamentaciones emitidas por la autoridad aeronáutica. (3) Mantener actualizado el Libro de Registro de Movimiento de Aeronaves, debidamente foliado por la Región Aérea correspondiente. (4) Remitir el Parte de Estado de Aeródromo (AIS 2), a la Dirección de Tránsito Aéreo, con copia a la Región Aérea de jurisdicción en los meses de marzo y septiembre (5) De verificarse el aterrizaje de aeronaves no autorizadas por el propietario del aeródromo, no se obstaculizará la continuación del vuelo, en atención a lo establecido por la Ley 17.285, Art. 6º, debiendo registrarse los siguientes datos: (i) Tipo de aeronave, matrícula y color. (ii) Identificación y licencia del piloto. (iii) Cantidad de pasajeros/ tripulantes. (iv) Procedencia del vuelo. (v) Fecha y hora de aterrizaje. (vi) Destino, fecha y hora de despegue. (vii) Causa que motivo el aterrizaje. (6) Si el aterrizaje no autorizado estuviera relacionado con la comisión de un delito, o por razones de emergencia o fuerza mayor, tal situación deberá ser comunicada por

*la vía más rápida disponible a la Región Aérea de su jurisdicción, en el caso de un delito avisar, además, a las autoridades policiales más cercana.*⁵⁵

Como se ve, hay **diferencias** con el **jefe de aeródromo** en cuanto a los requisitos, la designación y las funciones, por supuesto que por las limitaciones de funciones, deberes y obligaciones, también se verá limitada la responsabilidad del **encargado de aeródromo**, respecto a la amplitud de la responsabilidad del **jefe**. En cuanto a la designación, el **jefe de aeródromo** es designado por la autoridad de aplicación aeronáutica, **ANAC**, mientras que al **encargado** lo designa el propietario o tenedor del aeródromo. Los requisitos son menos rigurosos en cuanto a la persona que desempeñará el cargo de encargado, siendo mucho mas estrictos, rigurosos y con un marcado corte profesional para el que sea designado **jefe de aeródromo**.

Las funciones que debe cumplir el **encargado**, a grandes rasgos, podrían coincidir con las del **jefe**, debido a que en cabeza de ambos recae la responsabilidad de control y mantenimiento de la

55 http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/por_parte/part_e-65-r-420-12-ag-10ago2015.pdf

infraestructura del aeródromo, velando por la seguridad tanto de las operaciones que realizan los aviones, ya sea transporte de mercaderías o cosas o actividades aeronáuticas en general, como por la seguridad de terceros en superficie. Ambos deben realizar un detallado contralor de los aviones que operan en sus aeródromos y de la tripulación a cargo de los mismos, constatando los libros de vuelo, los datos de las aeronaves, los datos de la tripulación y sus licencias, entre otros. Otro deber general es mantener informada a la autoridad correspondiente y con cierta regularidad de los movimientos y el estado del aeródromo.

En el caso del **encargado de aeródromo** sus funciones son limitadas ya que es ese **aeródromo** solo operarán aeronaves autorizadas por el propietario o tenedor del mismo. Aquí hay que mencionar el artículo 5 del Código Aeronáutico donde se establece la siguiente salvedad: “ Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en propiedades privadas no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo.”⁵⁶ Por un lado tenemos la excepción a la regla, un caso de fuerza mayor autoriza el aterrizaje de una aeronave en un aeródromo privado. Por otro, tenemos el artículo 6 del Código estableciendo que nadie en razón

⁵⁶ Código Aeronáutico, 4ª edición, Editorial Zavalía, Buenos Aires, 1986.

del derecho de propiedad puede oponerse al paso de una aeronave y en caso de que este le produjere un perjuicio, el propietario tendrá derecho a una indemnización. En las **RAAC (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil)** N° 65 se establece para el **encargado del aeródromo** el mismo deber que para el propietario, esto es, permitir tanto el aterrizaje de una aeronave no autorizada como también su circulación.

A su vez el **encargado** deberá registrar ciertos datos tanto de la aeronave como de los tripulantes y/o pasajeros, la fecha y motivo del aterrizaje.

También se impone al **encargado** la obligación de notificar el aterrizaje no autorizado de una aeronave que estuviera relacionado con la comisión de un delito o por una emergencia o fuerza mayor de la manera mas rápida posible a la Región Aérea de su jurisdicción y la policía local correspondiente.

En cuanto a la responsabilidad podemos decir de manera general que responderá tanto civil como penalmente en todos los casos en que pueda probarse que por incumplimiento o cumplimiento negligente de sus deberes y obligaciones haya causado un daño a terceros.

Es importante destacar que, a **diferencia del jefe**, el **encargado** no es ni agente ni funcionario público por lo tanto su responsabilidad civil será subjetiva, de origen contractual o extracontractual y quedará encuadrada en el régimen general del Código Civil y Comercial de la Nación.

Algo similar ocurre respecto del alcance del Código Penal Argentino, ya que no podrán configurarse los delitos referidos a los funcionarios públicos. Sí, quedará alcanzado por las demás figuras delictuales.

Sección III

Capítulo 6

El administrador de aeropuerto. Diferencia con el Jefe de aeródromo. Coordinación.

En el año 1997, a través del Decreto 375/97, se llamó a licitación pública para otorgar la concesión de la explotación, administración y funcionamiento de aeropuertos nacionales. La concesión fue otorgada a la empresa **Aeropuertos Argentina 2000**, con el fin de que, a partir de capitales privados, se lograra una modernización de la **infraestructura aeroportuaria**. Por lo que quedó como obligación del concesionario la realización de inversiones necesarias para construcción, refacción, ampliación de los aeropuertos, además de inversiones necesarias para el crecimiento y desarrollo del tráfico aéreo. Por supuesto que este Decreto reservó a la Fuerza Aérea Argentina (en ese momento la Autoridad Aeronáutica) la prestación de los servicios de tránsito aéreo y/o control de tráfico y/o protección al vuelo y la aplicación y percepción de las respectivas tasas y tarifas. Por el Decreto 375/97 se constituyó, también, el **Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)** y el **Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)**, una de las funciones principales de este Organismo era establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento. Además, el **ORSNA** tenía funciones que las debía cumplir en coordinación con

Fuerza Aérea Argentina, por mencionar algunos: desarrollo de manuales de seguridad aeroportuaria, planes de emergencia aeroportuaria, planes y programas de infraestructura aeroportuaria, etc.

Hay que recordar que, a partir de la creación de **ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil)**, ésta asumió todas las funciones que hasta ese momento Fuerza Aérea Argentina ejercía a través del Comando de Regiones Aéreas; aunque esas funciones, **ANAC** las ejerció por un período breve comprendido entre los años 2007 a 2011, cuando se dictó el Decreto 1840, donde nuevamente se le transfirieron las funciones de control operativo de la prestación de los servicios de navegación aérea y de coordinación y supervisión del accionar del control aéreo a cargo de la **ANAC** al ámbito de la Fuerza Aérea Argentina.

Las funciones que **ORSNA** debía cumplir en coordinación con Fuerza Aérea Argentina, a partir del Decreto 1770/2007, quedaron como funciones transferidas a **ANAC**.

Todo esto, escuetamente expuesto, nos hace ver la complejidad de la regulación jurídica de la **infraestructura aeroportuaria** y las modificaciones normativas que ocurrieron durante estos años.

El ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) dictó la Resolución 096/2001, que cuenta con actualización hasta el mes de septiembre de 2009. Allí también podemos encontrar la figura del **jefe de aeródromo** regulada. En su artículo 1 establece el ámbito de aplicación y quienes serán los sujetos alcanzados: *“Las normas del presente Reglamento son de aplicación a toda persona física o jurídica, pública o privada, que ingrese al aeropuerto y/o haga uso de las instalaciones aeroportuarias, de los servicios brindados dentro del aeropuerto o que tenga cualquier tipo de relación directa o indirecta con la actividad aeroportuaria Aeronáutica o no Aeronáutica desarrollada en el mismo, quedando sujetas a su cumplimiento así como a las demás disposiciones que dicte el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), el Jefe del aeropuerto o el Explotador del aeropuerto dentro del marco de sus respectivas competencias.”*⁵⁷ El ámbito de aplicación de esta Resolución son los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos. De la

57 <http://www.orsna.gov.ar/pdf/REGUFA.pdf>

lectura de este primer artículo surge claramente que la figura del **jefe de aeródromo** es alcanzado por esta resolución.

Ahora bien, señalaremos que funciones le asigna: en el capítulo 4, respetando lo normado por el Código Aeronáutico primero hace mención de las funciones de coordinación, dirección y régimen interno. Luego dice que presta funciones operativas, de fiscalización y de seguridad. Presta colaboración al **ORSNA**, a los Organismos y Dependencias Estatales, que cumplen funciones en el ámbito del aeropuerto y al Explotador del aeropuerto, para lograr el cumplimiento de las normas y disposiciones vigentes.

Corresponde al **jefe del aeropuerto**, asegurar el mantenimiento de la capacidad operativa del aeropuerto y coordinar todas las actividades bajo su dirección que contribuyan a la seguridad y regularidad de las operaciones Aeronáuticas.

Luego en 17 puntos más se establecen de manera detallada las funciones, la mayoría son coincidentes con lo enunciado por las **RAAC (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil)**, entre las que podemos citar: mantener la superficie de despeje de obstáculos, otorgar autorizaciones para operar las aeronaves, suspensión de actividades u operaciones en el aeropuerto, inspeccionar libros de a bordo, certificados de aeronavegabilidad.

Respecto de las infracciones se establece aplicar en el marco de su competencia y responsabilidad el régimen de faltas e infracciones aeronáuticas previsto en el Código Aeronáutico (Ley No 17.285 y normas complementarias y modificatorias y coordinar las actividades de control y prevención de infracciones y delitos con el explotador del aeropuerto a fin de evitar o minimizar cualquier afectación de las operaciones habituales del aeropuerto.

En lo que refiere al personal a su cargo también debe asegurarse que estén debidamente capacitados y refiriéndose al personal aeronáutico en general debe vigilar que tenga los certificados de idoneidad correspondientes.

Debe emitir, poner en ejecución y mantener actualizado un plan de emergencia en coordinación con los organismos, dependencias y el explotador del aeropuerto. También debe confeccionar, actualizar, publicar y ejecutar un plan de seguridad del aeropuerto.

Enunciadas de manera sintética estas son algunas de las funciones que el **ORSNA** le asignaba al **jefe de aeropuerto**.

Ahora sabemos que se transfirieron las funciones que **ORSNA** realizaba sobre los aeropuertos pertenecientes a **SNA (Sistema Nacional de Aeropuertos)**, según Decreto 1770/2007, art. 12: “

Transfiérese a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) las misiones y funciones inherentes a la Aviación Civil del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) organismo descentralizado en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y servicios, creado por Decreto N° 375 de fecha 24 de abril de junio de 1997 el que conserva las funciones de regulación y control de los contratos de concesión del Sistema Nacional de Aeropuertos.”⁵⁸

Ya el **ORSNA** no dicta normas que comprendan deberes y obligaciones para el **jefe de aeródromo**. Sólo debe regular y controlar los contratos de concesión del **Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA)**.

Por lo que **ORSNA** sigue controlando a **Aeropuertos Argentina 2000**, quien ganó la concesión de los aeropuertos y se constituyó explotador de los mismos.

De manera exclusiva, el **administrador** es el representante del concesionario respecto de la explotación, administración y funcionamiento del aeropuerto.

Las funciones y objetivos tanto del **administrador** como del **jefe de aeropuerto** son, a grandes rasgos, el mantenimiento del

⁵⁸ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/135069/norma.htm>

aeropuerto, su seguridad, la eficacia, la conservación y modernización de la infraestructura aeroportuaria. Por el cumplimiento defectuoso o incumplimiento de estos deberes ambos son responsables, deberá, llegado el caso, determinarse el grado de responsabilidad de cada uno.

Por otro lado, en conjunto, de manera coordinada, ambas figuras, el **administrador** y el **jefe**, deben mantener actualizados planes de seguridad y emergencia aeroportuaria.

En el **Reglamento de Uso General y Funcionamiento de los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (R.E.G.U.F.A.)** se establece de la siguiente manera: *“Explotador del Aeropuerto. 5.1 Administrador del Aeropuerto. Designación. Los Explotadores de los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, designarán a los Administradores de los mismos, los que actuarán en carácter de representantes, a fin de atender la explotación, administración y funcionamiento del aeropuerto, cumpliendo con todas las normas del presente Reglamento y las disposiciones que emita el Explotador del aeropuerto.”*⁵⁹

59 <http://www.orsna.gov.ar/pdf/REGUFA.pdf>

Sección IV

Conclusiones

En este trabajo hemos destacado la importancia del **jefe de aeródromo** como figura principal dentro de la **infraestructura aeroportuaria**.

En el análisis hemos llegado a las siguientes conclusiones. Primero repetimos que es al **jefe** a quien el Código Aeronáutico le ha dado amplias facultades y grandes responsabilidades dentro del **aeródromo público**. Pero a través de los cambios legislativos operados en los últimos años parece que esas facultades **de dirección, coordinación y control del régimen interno** que son tan amplias y que generan gran responsabilidad, en la práctica han

ido disminuyendo. Lo que cabe preguntarse en todo momento es: en caso de accidente, problemas o situaciones que generen daño ¿debe responder siempre el jefe de aeródromo?, y ¿hasta donde llega su responsabilidad?. La rápida respuesta es que sí, debe responder, porque, mas allá de que en la práctica y en decretos y resoluciones, se le hayan quitado ciertas funciones, es el Código Aeronáutico que aun establece la responsabilidad absoluta del **jefe de aeródromo**.

Ahora la situación se vuelve más compleja, ya que desde la creación de la **Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA)**, por ley 27.161 del año 2015, es ésta quien debe brindar los servicios de navegación aérea, implementar la planificación, dirección, coordinación y administración del tránsito aéreo, de los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica, de las instalaciones, infraestructuras y redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea, salvo el control de tránsito aéreo en los aeropuertos que, por anexo de esa misma ley, se mantienen bajo el control de Fuerza Aérea. En éste caso, cabe preguntarse cual será, en la práctica, la posibilidad que tiene el **jefe de aeródromo** de seguir ejerciendo el control sobre el personal que gestiona la

seguridad del tránsito aéreo y cual será el alcance de su responsabilidad.

Respecto de asumir la responsabilidad por la seguridad del aeropuerto, desde la creación de la **Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA)**, algunas cuestiones han quedado en manos de ésta fuerza, por ejemplo: el control sobre actos ilícitos o el control sobre transporte de mercaderías peligrosas. Por lo que parece que queda limitado el control sobre la seguridad que el **jefe de aeródromo** debe asumir en el aeropuerto. También se ve limitado el control del régimen interno que ejerce el **jefe**, ya que, el personal de **PSA** es parte de una fuerza de seguridad por lo que es personal controlado y a cargo de dicha fuerza.

En los casos mencionados, habrá que ver qué tipo de interpretación y qué límites se le darán a las funciones del **jefe**, teniendo en cuenta la modificación y limitación práctica de sus deberes.

También vemos que desde la aparición del **explotador** de los aeropuertos, y más exactamente, la creación de la figura del **administrador de aeropuertos**, el **jefe y el administrador**, ambos coexistiendo en armonía dentro del mismo ámbito, deben **coordinar** sus funciones para la eficacia, seguridad y mantenimiento del aeropuerto.

Pensamos que sería conveniente interpretar que el **jefe de aeródromo** hoy ya no ejerce control absoluto y no debe, por tanto asumir la responsabilidad absoluta, sino que tiene muchas ***funciones coordinadas con los diferentes organismos que prestan servicios en los aeródromos y que por lo tanto, en cada caso particular, deberá limitarse a cada uno la responsabilidad.***

Por último concluir éste trabajo diciendo que el análisis de la figura del **jefe de aeródromo** aparece clara y bien delimitada en el Código Aeronáutico, pero a medida que se investiga de manera minuciosa en el resto de la legislación referida al tema, nos encontramos con gran cantidad de cambios en la materia aeronáutica que se han reflejado en leyes, decretos y resoluciones y que han ido limitando lo que prescribe el Código. Por eso nos hacemos eco de la doctrina que sostiene la necesidad de una revisión profunda de nuestro Código Aeronáutico, para una mejor armonización con las leyes actuales y con la realidad misma que ha marcado un inmenso avance en materia aeronáutica.-

Bibliografía

-“Teoría y Práctica del Derecho Aeronáutico”, Agustín Rodríguez Jurado y María Elma Suárez de Arnedo, Ediciones Depalma, 2ª edición actualizada, 1990.

-“Manual de Derecho Aeronáutico”, Federico N. Videla Escalada, Editorial Zavalía, 3ª edición, 2000.

-“Compendio de Derecho Aeronáutico”, Juan A. Lena Paz, Editorial Plus Ultra, 5ª edición actualizada, 1987.

-“Obligaciones y responsabilidad en el Nuevo Código Civil y Comercial”, Jesús Los Arcos Vidaurreta y Norma Beatríz Martínez, Editorial Zavalía, 1ª edición, 2015.

-“Tratado de Derecho Administrativo”, Tomo I, Miguel S. Marienhoff, Editorial Abeledo Perrot.

-“Tratado de Derecho Administrativo” Tomo I, Parte General, Agustín Gordillo, Editorial Fundación de Derecho Administrativo, 1998.

- “Derecho Penal Aeronáutico. Faltas y delitos aeronáuticos” María Antonieta Guinazú Mariani, Abogada especialista en derecho aeronáutico y espacial.

Legislación

-Código Aeronáutico, ley 17285, con las modificaciones de la ley 22390, Editorial AZ editora, 4ª edición, 1986.

-Código Penal de la República Argentina, Editorial Zavallá, 2010.

-Código Civil y Comercial de la Nación, Editorial Errepar, 1ª edición, 2015.

-Ley 12.152 Convenio de París de 1919.

-Ley 26944 de Responsabilidad estatal.

-Ley 27161 de Creación de EANA.

-Decreto 239/2007 Creación de ANAC.

-Decreto 1770/2007 Programa General de Transferencia a ANAC.

-Decreto 1840/2011 Transferencia de las funciones de control de los servicios de navegación aérea de ANAC a Fuerza Aérea.

-Decreto 375/1997 llamado a licitación para otorgar la concesión de la explotación, administración y funcionamiento de aeropuertos.

Sitios de internet

-<http://www.infoleg.gob.ar/>

[-http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=47720](http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=47720)

[-http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=41986](http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=41986)

[-http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1621.htm](http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1621.htm)

[-http://www.flap152.com/2012/02/editorial-tres-actores-un-pato-de-boda.html](http://www.flap152.com/2012/02/editorial-tres-actores-un-pato-de-boda.html)

[-http://www.icao.int/RO_NACC/Documents/Meetings/2014/SARSEMINAR/SAR-P19.pdf](http://www.icao.int/RO_NACC/Documents/Meetings/2014/SARSEMINAR/SAR-P19.pdf)

[-http://www.anac.gov.ar](http://www.anac.gov.ar)

[-http://www.eana.com.ar/](http://www.eana.com.ar/)

[-https://es.wikipedia.org/wiki/Empresa_Argentina_de_Navegacion_Aerea_\(EANA\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Empresa_Argentina_de_Navegacion_Aerea_(EANA))

[-https://es.wikipedia.org/wiki/Administracion_Nacional_de_Aviacion_Civil_\(Argentina\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Administracion_Nacional_de_Aviacion_Civil_(Argentina))

[-https://www.faa.mil.ar/](https://www.faa.mil.ar/)

[-https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/reflexiones-sobre-la-necesidad-de-reforma-del-codigo-aeronautico-argentino/](https://cedaeonline.com.ar/2012/12/26/reflexiones-sobre-la-necesidad-de-reforma-del-codigo-aeronautico-argentino/)

[-http://www.interairports.hn/wp-content/uploads/2015/08/Anexo-14-2009-Aerodromos.pdf](http://www.interairports.hn/wp-content/uploads/2015/08/Anexo-14-2009-Aerodromos.pdf)