

# Tránsito aéreo civil y militar

ANÍBAL H. MUTTI

## Introducción

El Convenio de Aviación Civil Internacional, suscripto en Chicago en 1944<sup>104</sup>, y en particular la creación de la OACI, marcaron un antes y un después en la estructura jurídico política de la aviación (Abeyratne, 2009).

Uno de los aspectos tal vez menos desarrollados por la literatura de tal punto de inflexión, es que a partir de allí comienza una separación marcada y sustancial entre la aviación civil y militar.

Dicho proceso fue más rápido o más lento, más tajante o más gradual según los países. Sin embargo, la tendencia se hizo cada vez más marcada a medida que transcurrió la segunda mitad del siglo pasado.

No sólo se diferenció la aviación civil y militar en las estructuras gubernamentales, sino que en materia de aeronaves, personal e infraestructura, fue adquiriendo una independencia cada vez mayor, al tiempo en que se fue abandonando la doctrina del poder aéreo unificado elaborada por Cooper (1950)<sup>105</sup> luego de la Segunda Guerra Mundial, y que el incremento de la posibilidad de duplicación de la capacidad aeronáutica nacional fue permitiendo tal separación sin menoscabo de la potencia defensiva aeronáutica.

No significa esto que la Convención de Chicago ignorara la aviación militar. Por el contrario, el artículo 3 incluye expresamente las aeronaves militares entre las aeronaves de Estado, y el art.1 Secc.1 del Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios aéreos Internacionales anexo a la Convención, menciona a los aeropuertos que se utilicen confines militares, así como las zonas de ocupación militar y las autoridades militares competentes en materia de circulación aérea en zonas de hostilidades o en tiempo de guerra.

Sin embargo, excluye del ámbito de aplicación del Convenio la actividad militar, pero poniendo en cabeza de los Estados Contratantes la obligación de tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando se regule la actividad militar (art.3° del Convenio).

Esta relación entre la actividad civil y la militar no estuvo bajo el foco de atención de la OACI en forma específica hasta 1984<sup>106</sup>, cuando se publicó el "Air Traffic Service Planning Manual" (Doc.9426), en el que la Organización comenzó a proveer una guía concreta para la coordinación y cooperación de las actividades aeronáuticas civiles y militares.

Esta cooperación recibió un fuerte impulso al comenzar el presente siglo, cuando los hechos del 11 de septiembre de 2001 demostraron que la política de

---

<sup>104</sup> Ratificado por la República Argentina por Decreto-ley 15.110/1946.

<sup>105</sup> La teoría del Poder Aéreo Unificado sostiene que el Poder Aéreo de un Estado resulta de la consideración de todos los elementos relacionados con la aviación, integrando la aviación civil y la militar en un único concepto.

<sup>106</sup> Impulsado por el derribo del avión de la línea comercial Korean Airlines el 31 de agosto de 1983.

independencia adoptada había abierto una brecha de debilidad defensiva, en la medida en que esa separación entre la aviación civil y militar en base a los conceptos de la naturaleza pacífica de la primera y la calidad de ofensiva/defensiva de la aviación militar, demostró ser más formal que real; constatándose en los hechos que la barrera que las separa conceptualmente resulta fácilmente derribable, por cuanto en dicha oportunidad se utilizó la aviación normalmente calificada de “civil” como arma, aprovechando una de las características más relevantes de la aviación, la penetrabilidad (Perucchi – 1984).

A partir de allí, sin abandonarse la doctrina de la independencia entre ambos tipos de actividad aeronáutica –civil y militar– se comenzó a desarrollar activamente el concepto de “interdependencia” entre ambas actividades a fin de alcanzar los objetivos políticos estatales en aquellas actividades en las que la aeronáutica estuviera comprometida, mediante un proceso de cooperación recíproca.

Varios países detuvieron el proceso de separación estructural entre la aviación civil y la militar, particularmente en materia de servicios de navegación aérea<sup>107</sup> y la OACI abordó la cuestión especialmente a partir de la Resolución A36-13 de la Asamblea de la OACI, apéndice O (“Coordinación entre el Tránsito Aéreo Civil y Militar”), en el que se reconoció que el espacio aéreo, así como muchas instalaciones y servicios, son de uso común tanto por la aviación civil como por la militar y, en consecuencia, solicitó a los Estados que tomaran las medidas necesarias para iniciar o mejorar la coordinación con las autoridades militares en un esfuerzo por implantar un enfoque flexible y de cooperación para la organización y gestión del espacio aéreo.

Esta resolución fue perfeccionándose a través de las 37<sup>a</sup> y 38<sup>a</sup> sesiones de la Asamblea de OACI, hasta tomar forma definitiva en esta última a través de la Resolución A38-12 “Declaración Consolidada de Criterios permanentes correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación Aérea”, Apéndice I, actualmente vigente.

Ya en la 25<sup>a</sup> Sesión de la Asamblea General, mediante la resolución A25-3, aún vigente, la OACI, considerando la seguridad aérea, había instado a los Estados a colaborar, en la mayor medida de lo posible, para mejorar la coordinación entre los sistemas militares y civiles de comunicaciones y los organismos de control de tránsito aéreo, a fin de intensificar la seguridad de la aviación civil durante la identificación e interceptación de aeronaves civiles.

Estos principios de coordinación y cooperación entre la aviación civil y militar deben reflejarse en el cuerpo normativo doméstico, a fin de viabilizar el requerimiento de asegurar que la operaciones aeronáuticas se realicen en las condiciones de seguridad, regularidad y eficiencia para la aviación civil , asegurando al mismo tiempo el cumplimiento de los requerimientos exigidos por

---

<sup>107</sup> Brasil, por ejemplo, con la inauguración del CINDACTA IV, revitalizó, a partir del 2006, el Centro Integrado de Defensa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Centro Integrado de Defensa Aérea y Control del Tráfico Aéreo - CINDACTA), que ejecuta las actividades de control de tránsito aéreo comercial y militar, vigilancia del espacio aéreo y comando de las acciones aéreas de defensa en dicho País.

el tránsito aéreo militar, conforme lo recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional, conforme la obligación impuesta a la República Argentina como Estado Miembro, según lo dispuesto en el art. 37 del Convenio de Aviación Civil Internacional.<sup>108</sup>

### **Regulación internacional**

La regulación internacional sobre las relaciones entre la aviación civil y militar deriva prácticamente en su totalidad de la Organización de Aviación Civil Internacional, y se refiere fundamentalmente a los servicios de control de tránsito aéreo. Con respecto a las restantes instalaciones aeronáuticas, apenas si encontramos alguna referencia aislada con relación a los aeropuertos en el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios aéreos Internacionales ya citado, y en el anexo 14 al Convenio de Aviación Civil Internacional referida a las barreras de contención de aeronaves militares.

El Anexo 2 al Convenio, "Reglamento del Aire" incluye medidas relacionadas con la coordinación con las autoridades militares en aquellas actividades aéreas que se realicen con fines de defensa aérea.

El anexo 11 al Convenio señala la necesidad de coordinación con autoridades o unidades militares en la medida en que las actividades de las aeronaves de Estado puedan afectar las operaciones aéreas de las aeronaves civiles y viceversa. Esto incluye no sólo las actividades que puedan afectar directamente la seguridad en vuelo, sino también aquellas que puedan resultar peligrosas para las aeronaves civiles, requieran la interceptación de tales aeronaves o una coordinación relacionada con la interferencia ilícita del tránsito aéreo.

El Documento PANS-ATM Doc4444 –Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea– Gestión de Tránsito Aéreo contiene procedimientos aplicables relacionados con la coordinación con las autoridades militares en caso de aeronaves no identificadas. También se detallan algunas cuestiones relativas a operaciones militares especiales.

### **La nueva concepción de la colaboración civil y militar**

Tradicionalmente y a una escala global, los acuerdos estatales entre las autoridades a cargo de la aviación militar y los responsables de los servicios de navegación aérea se han enfocado en las necesidades propias de la defensa nacional, la seguridad, y los procedimientos relacionados con las emergencias, así como los requerimientos para el alistamiento y respuesta militar. Sin embargo, hoy, los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional consideran que hay una clara y definida necesidad de establecer procedimientos que contribuyan a una integración eficiente de la aviación civil y militar en las operaciones del día a día.

Si bien esta colaboración, cooperación e integración la OACI la ha enfocado primariamente en los sistemas de gerenciamiento del tránsito aéreo (ATM). Ello no significa ello que conceptualmente no deba extenderse a los

---

<sup>108</sup> Resolución OACI A38-12 Ap.I - 1

demás componentes de la aviación, en especial al resto de la infraestructura y al personal.

Por otra parte, esta colaboración no sólo tendrá un impacto positivo en el gerenciamiento cotidiano del espacio aéreo, sino que también mejorará el planeamiento y la ejecución de los futuros conceptos técnicos y operacionales.

En la medida que esta colaboración se incremente, probablemente los Estados comiencen a considerar en forma conjunta los requerimientos de tecnología, capacidad, rendimiento, así como los procedimientos futuros en materia de desarrollo de la aviación, tanto civil como militar.

De la literatura emanada de la OACI, en particular el denominado “Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management” (Cir 330 AN/89) podemos extraer una serie de principios a través de los cuales la Organización procura brindar a los Estados Miembros una guía a fin de sustanciar la cooperación y coordinación recomendada.

En tal sentido, resulta oportuno hacer referencia a dos conceptos operacionales que marcan un camino hacia esa colaboración y cooperación. Se trata de los conceptos de interoperatividad y uso flexible del espacio aéreo.

### **Interoperatividad entre la aviación civil y militar**

El *Global Air Navigation Capacity & Efficiency Plan (2014-2016)* establecido por la OACI para el período 2013-2028, ha fijado como objetivos estratégicos el mejoramiento global de la seguridad operacional de la aviación (*safety*), el incremento de la capacidad y mejoramiento de la eficiencia del sistema global de la aviación civil, el mejoramiento global de la seguridad contra la interferencia ilícita (*security*) y los sistemas de facilitación de la aviación, fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable (*efficiency*) y, finalmente, minimizar los efectos ambientales adversos de las actividades de la aviación civil.

A los tradicionales principios de seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la aviación civil, previstos en la Convención de Chicago de 1944<sup>109</sup>, se agregaron entonces la capacidad, protección ambiental y seguridad contra la interferencia ilícita, que son los que rigen actualmente la aviación civil (Dempsey 2008).

El moderno concepto de gerenciamiento del tránsito aéreo (ATM) operacional se orienta hacia un sistema de ATM integrado, armonizado y globalmente interoperable, por cuanto se considera que tal sistema permitirá acceder a los niveles de seguridad operacional, operaciones económicamente eficientes y ambientalmente sustentables y que habrá de satisfacer los requerimiento de seguridad nacional para todos los usuarios, sin discriminación o excepciones respecto del tipo tráfico al que se le preste el servicio, incluyendo por lo tanto no sólo las aeronaves civiles sino también las aeronaves de estado incluidas las militares.

Este concepto de interoperatividad debe ser comprendido como la capacidad del sistema, no sólo técnica sino también estratégico-política, para

---

<sup>109</sup> Convención Internacional de la Aviación Civil – Chicago 1944, art.37, entre otros.

proveer información y servicios y recibir información y servicios de otros sistemas y poder utilizar la información y los servicios intercambiados. Esta interoperatividad será el instrumento que permitirá la estandarización, integración y cooperación de todo el universo de posibles usuarios de los servicios de navegación aérea.

### **Uso flexible del espacio aéreo**

El gerenciamiento del espacio aéreo, en lo relativo al concepto de tránsito aéreo operacional acuñado por la OACI, es un proceso por el cual se seleccionan las distintas posibilidades que presenta su uso a fin de procurar satisfacer las necesidades de sus usuarios. En la medida en que concurren en dicho uso intereses que muchas veces se presentan en forma conflictiva, se hace necesario ese proceso a fin de lograr un balance equitativo entre ellos.

Debe tenerse en cuenta que gerenciamiento del espacio aéreo tiene como objetivo último lograr su uso más eficiente atendiendo a las necesidades de cada momento y tratando de evitar, en lo posible, que pueda resultar en una limitación permanente para alguno de los usuarios.

Es por ello que la Organización de Aviación Civil Internacional ha elaborado una serie de principios y estrategias que facilitan el logro de este objetivo, entre las que podemos señalar:

- a) Todo el espacio aéreo disponible debería manejarse en forma flexible.
- b) Los procesos de gerenciamiento deberían acomodarse a la dinámica de las trayectorias de vuelo y proveer soluciones operacionales óptimas.
- c) En aquellos casos en que las circunstancias requieran la segregación de diferentes tipos de tráfico a fin de permitir la organización del espacio aéreo, el tamaño, la forma y el tiempo durante el cual se regule debería ser establecido de manera tal que minimice el impacto sobre las operaciones aéreas.
- d) El uso del espacio aéreo debería ser coordinado y monitoreado, para acomodar los requerimientos conflictivos de los usuarios y minimizar cualquier restricción en las operaciones.
- e) Las reservas del espacio aéreo deberían ser programadas con anticipación, a fin de que los cambios puedan realizarse dinámicamente en la medida en que sea posible. El sistema debería permitir acomodar los requerimientos que no pudieran ser planeados y se hagan con poca antelación.
- f) Debería tenerse en cuenta que la complejidad de las operaciones puede limitar el grado de flexibilidad.

Es por ello que la implementación efectiva del proceso de gerenciamiento del espacio aéreo exige el compromiso de todos los participantes involucrados.

El concepto de uso flexible del espacio aéreo es un concepto dentro del gerenciamiento del espacio aéreo, basado en el principio que el espacio aéreo no puede ser considerado como puramente civil o militar, sino como un *continuum* donde todos los requerimientos de los usuarios deben ser acomodados en la mayor extensión posible.

### **La situación en la República Argentina**

Con sus 2.736.690 kilómetros cuadrados, la Argentina es el octavo país más extenso del mundo<sup>110</sup>. Eso la hace dependiente de la aeronáutica para mantener dinámicamente conectadas sus distintas regiones.

Sin embargo, esa misma dimensión hace sumamente complejo y poco económico mantener infraestructuras aeronáuticas separadas para la aviación civil y la militar.

Incluso el único aeródromo militar que ha sido declarado tal en la República Argentina –el de la Escuela de Aviación Militar– es frecuentemente utilizado por aeronaves civiles.

Los aeródromos, servicios de navegación aérea así como los restantes bienes y servicios afectados a la infraestructura aeronáutica son compartidos tanto por la aviación civil como la militar, incluso cuando esta última realiza actividades con armamentos en tareas de adiestramiento o específicas de defensa nacional.

No obstante, la legislación que contempla los lineamientos a los que deberá someterse la coordinación y cooperación entre la actividad aeronáutica civil y militar resulta a todas luces insuficiente para considerar cumplidos los requerimientos que al respecto realiza la Organización de Aviación Civil Internacional.

Circunscribiremos el presente análisis a la infraestructura aeronáutica, en particular a los servicios de navegación aérea y aeródromos, aunque sus conclusiones podrían de alguna manera extenderse a personal aeronáutico y aeronaves.

### **Servicios de navegación aérea**

La legislación aeronáutica se articula en el marco provisto por el Código Aeronáutico de la Nación aprobado por ley 17.285 del 17 de mayo de 1967<sup>111</sup>.

El Código Aeronáutico vigente, elaborado durante los años 1966/1967 seguía los lineamientos de la política aérea predominante en esa época, a la que se hizo referencia al comienzo de este trabajo. Por otra parte, atendiendo el régimen político imperante<sup>112</sup>, el sometimiento de la aviación civil a los requerimientos de la aviación militar resultaba indiscutible, siguiendo la doctrina mencionada del poder aéreo unificado<sup>113</sup>.

Los artículos 7 y 8 del Código Aeronáutico de la Nación Argentina<sup>114</sup> son una muestra palmaria de tal política, que resulta difícil de conciliar con los principios de gerenciamiento del espacio aéreo y, en particular, con el uso flexible del espacio aéreo.

---

<sup>110</sup> Después de Rusia, Canadá, China, Estados Unidos, Brasil, Australia e India.

<sup>111</sup> Publicada el 23 de mayo de 1967 en el Boletín Oficial.

<sup>112</sup> El Estado Argentino estaba gobernado por una Junta Militar.

<sup>113</sup> Ver nota 3.

<sup>114</sup> Artículo 7° – Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino. Artículo 8° – La actividad aérea en determinadas zonas del territorio argentino, puede ser prohibida o restringida por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

Los servicios de navegación aérea fueron prestados, hasta el año 2009, por la Fuerza Aérea Argentina, por lo que la coincidencia entre las autoridades aeronáuticas civil y militar hacía innecesario un mecanismo de cooperación y coordinación.

Con la creación de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en la órbita del entonces Ministerio de Planificación Federal<sup>115</sup> por decreto 239 del 2007, se dispuso el traspaso de las funciones inherentes a la aviación civil que se encontraban bajo jurisdicción de la Fuerza Aérea Argentina, traspaso que se concretó el 1 de julio de 2009, conforme el “Programa General de Transferencia de la Aviación Civil” establecido por el decreto 1770 de 2007.

Entre las funciones transferidas estaban todas las relacionadas con la regulación, control y gerenciamiento de los servicios de aeródromos y navegación aérea. Por esta razón, en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina se estableció un órgano encargado de los servicios de navegación aérea militares, la Dirección General de Servicios de Navegación Aérea Militar.

Sin embargo, en el año 2011, el Poder Ejecutivo Nacional resolvió, mediante el Decreto 1840, volver a transferir las funciones de control de los servicios de navegación aérea a cargo de la ANAC nuevamente al ámbito de la Fuerza Aérea Argentina, dependiente del Ministerio de Defensa. Se estableció al efecto un nuevo organismo, la “Dirección General de Control de Tránsito Aéreo”. De esta manera, se volvió a la situación anterior al decreto 239 del 2007 en materia de coordinación y cooperación en el gerenciamiento del tráfico aéreo, entre las áreas de la aviación civil y militar.

Esta situación se mantuvo hasta el año 2016, cuando entró en funciones la Sociedad del Estado denominada “Empresa Argentina de Navegación Aérea S.E.” (EANA S.E.), creada por ley 27.161, el 15 de julio de 2015. Esta ley asignó a la EANA S.E. la prestación del Servicio de Navegación Aérea, al que caracterizó como un “Servicio Público Esencial”.

La ley 27.161 no disolvió la Dirección General de Control de Tránsito Aéreo, sino que la transfirió al área del Ministerio de Defensa – Secretaría de Estrategia de Asuntos Militares, cambiándose su denominación por la de “Dirección Nacional de Control de Tránsito Aéreo” (DNCTA) y manteniendo bajo su jurisdicción la prestación de los Servicios de Navegación en los siguientes aeródromos:

- Aeródromo de Tandil
- Aeródromo de “El Palomar”
- Aeródromo de Reconquista
- Aeródromo de Villa Reynolds
- Aeródromo de Moreno
- Aeródromo de Río Cuarto
- Aeródromo de Termas de Río Hondo
- Aeródromo de Río Gallegos
- Aeródromo de Sauce Viejo

Asimismo, la ley asignó a la DNCTA posiciones para personal militar en todos los Centros de Control de Áreas (ACC) del país, a efectos de su capacitación y habilitación continua en el control del tránsito aéreo (ATC) y en

---

<sup>115</sup> Actualmente, la ANAC depende del Ministerio de Transporte.

tareas relacionadas con la defensa, así como los Radares Secundarios Monopulso Argentinos (RSMA) fabricados e instalados por INVAP S.E. y el equipamiento necesario para la prestación de los servicios a su cargo en los aeródromos referidos.

Cabe señalar que la DNCTA tiene únicamente funciones relacionadas con la aviación civil, el control de los servicios de navegación aérea militar de la Fuerza Aérea Argentina sigue en cabeza de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea Militar.

La EANA S.E. está dirigida por un directorio integrado por personal que designa el Ministerio del Interior y por el Ministerio de Transporte. Sin embargo, la ley 27.161 no contiene cláusula alguna destinada a orientar u alentar procedimientos de coordinación y cooperación entre la aviación civil y militar.

## **Aeródromos**

Dado que en el actual estado de la legislación argentina los servicios de navegación aérea, aunque sean prestados por un proveedor independiente, en general se hallan instalados y dependen del Jefe del Aeródromo<sup>116</sup>, no podemos dejar de analizar en el contexto de este tema los aeródromos como parte inescindible de la infraestructura aeronáutica

A diferencia de prácticamente todos los Códigos Aeronáuticos y la Legislación Básica Aeronáutica de Latinoamérica, dicho Código no ha previsto expresamente los aeródromos militares o mixtos.

En efecto, el Código Aeronáutico de la República Argentina, en su artículo 25, sólo ha previsto los aeródromos públicos y privados, estableciendo que son aeródromos públicos los que están destinados al uso público y, por exclusión, los demás son privados. Además, dicha norma aclara que la condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado. Es decir que los Estados nacional, provincial e incluso municipal podrían ser propietarios de aeródromos privados.

Una lectura ligera de dicha disposición podría llevarnos a concluir que los aeródromos militares se encuentran incluidos dentro de los aeródromos privados. Sin embargo, dicha interpretación resultaría contraria al artículo 1° del Código, que aclara expresamente que su alcance se encuentra limitado a la aeronáutica civil, a la que define como el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de las aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares.

Para una correcta interpretación del artículo 25 del Código Aeronáutico, consideramos imprescindible remitirnos a las consideraciones efectuadas por el Dr. Federico Videla Escalada en su obra *Derecho Aeronáutico*. Su condición de redactor del Código Aeronáutico vigente lo hace referente inexcusable al momento de interpretar su alcance<sup>117</sup>.

---

<sup>116</sup> Art. 88 del Código Aeronáutico de la Nación Argentina.

<sup>117</sup> La nota de elevación del Proyecto de Código Aeronáutico destinado a reemplazar el aprobado por la ley 14.307 y firmada por los en ese entonces Ministro de Defensa Nacional, Ministro del Interior, Secretario de Estado de Justicia y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea expresa que la magnitud del proyecto aconseja incluir como parte integrante del Mensaje de Elevación



El pensamiento de los redactores del Código se encuentra aclarado en dicha obra, que consideramos conveniente citar textualmente, por su claridad:

También desde los primeros tiempos de la historia de la materia, se ha distinguido entre aeródromos militares y civiles, lógica consecuencia de la aptitud de la aviación para ser empleada en tareas de paz o en actividades bélicas.

Es clara la importancia de esta diferenciación, que repite, en este ambiente, la que separa en la sociedad contemporánea a la actividad militar de la civil: desde el status propio de las personas que actúan en uno u otro campo, hasta el régimen específico de las cosas destinadas al servicio de las fuerzas armadas, hay un régimen jurídico especial, con características muy típicas y significativas.

De ahí que los aeródromos militares deban quedar sometidos a un ordenamiento muy estricto, consecuencia directa de su calidad de bienes directamente afectados a la defensa nacional, en tanto que, por lo contrario, los civiles deben funcionar, de acuerdo con la orientación más constructiva dentro de nuestra disciplina, sobre la base del principio fundamental de la libertad de circulación, en un sistema amplio, donde solo se imponga el respeto de la reglamentaciones establecidas para lograr la mayor seguridad y el mejor rendimiento de la actividad aviatoria (Videla Escalada-1969 - t<sup>o</sup> I – Pg.413).

Si bien el citado artículo 1° del Código Aeronáutico establece que ciertas normas del Cuerpo Legal son aplicables también a las aeronaves militares, esta inclusión no alcanza a las contenidas en el Título III – Infraestructura. En consecuencia, las instalaciones militares (incluidos los aeródromos militares) no deben considerarse alcanzados por aquel, ya que la reglamentación de la utilización de tales instalaciones se encuentra bajo la exclusiva competencia de la autoridad de defensa en los términos de las leyes militares. Esta independencia, totalmente aceptable en 1967, resulta incompatible con los nuevos principios aeronáuticos que se han referido, y debería ser revisada.

Ello es así no sólo porque los aeródromos militares son parte de la infraestructura aeronáutica nacional utilizable en caso de emergencia o necesidad, sino también porque prácticamente todas las bases aéreas nacionales, que son absolutamente dependientes para su operatividad defensiva de la infraestructura aeronáutica, utilizan para su operatividad los aeródromos que antiguamente eran parte integrante de ellas. Además, actualmente se encuentran bajo jurisdicción de las autoridades de la aviación civil; la interacción que surge de tal circunstancia no fue resuelta satisfactoriamente en el marco jurídico.

## **Conclusión**

Como hemos visto, para la infraestructura aeronáutica, en particular la relacionada con los servicios de navegación aérea, debería incluirse en el ordenamiento jurídico argentino la “cláusula de coordinación y cooperación entre la aviación civil y militar”, es decir todas aquellas disposiciones que sean

---

la Exposición de Motivos presentada a la Secretaria de Estado de Justicia por la Comisión Redactora del Proyecto de Código Aeronáutico. Esa Exposición de Motivos se encuentra firmada por Federico Videla Escalada, Néstor Heriberto Errecart y Héctor Perucchi.

necesarias a fin de garantizar que la regulación en materia aeronáutica contemple, fomente y no obstaculice la sustanciación de dicha coordinación y cooperación.

Esta incorporación en el marco legal aeronáutico debiera regirse, en lo pertinente, conforme los principios establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional. Tales principios debieran ser incorporados en la legislación básica, ya sea en el Código Aeronáutico o una ley especial.

La remisión a la legislación básica deriva del indudable carácter de principio de derecho aeronáutico que ostenta la cláusula referida, por cuanto, aunque es novedoso, ha adquirido bajo el amparo de la OACI la entidad suficiente para servir de principio rector en la materia, y en consecuencia, en nuestro sistema republicano, los principios rectores no pueden surgir de la reglamentación, sino que deben emanar del órgano legislativo en su función específica.

## **Bibliografía**

Abeyratne, Ruwantissa (2009). *The role of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the Twenty First Century*, publicado en *Annals of Air and Space Law* Vol. XXXIV – Mc Gill University: Montreal.

"*Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management*", recuperado de: [https://www.icao.int/APAC/Meetings/2012.../CIR330\\_en.pdf](https://www.icao.int/APAC/Meetings/2012.../CIR330_en.pdf)

Cooper, John C. (1950). *El derecho de volar*. Colección Aeronáutica Argentina: Buenos Aires.

Dempsey, Paul Stephen (2008). *Public International Air Law*, Institute and Center for Research in Air and Space Law - Mc Gill University: Montreal.

Declaración Consolidada de Criterios permanentes correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación Aérea, Apéndice I – recuperado de: [www.icao.int/Documents/10075\\_corr1\\_en.pdf](http://www.icao.int/Documents/10075_corr1_en.pdf)

"Global Air Navigation Capacity & Efficiency Plan" (edición 2014-2016) recuperado de: <https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Documents/Draft%20Doc%209750.GANP.en.pdf>

Perucchi, Héctor A. (1984). *Resumen de clases de política aérea*, Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial: Buenos Aires.

Resolución A36-13 de la Asamblea de la OACI, recuperado de: [https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/.../A36\\_res\\_prov\\_es.pdf](https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/.../A36_res_prov_es.pdf)

Videla Escalada, F. (1969). *Derecho Aeronáutico*, Ed. Zavalía: Buenos Aires.