

Suplemento Especial de actualización en
Derecho Aeronáutico

Nº 2 / Septiembre 2025

Directora: **Guadalupe Hidalgo**



Imagen creada con IA

**PRESENTACIÓN
PRÓLOGO**

**COMENTARIO
DOCTRINA**

Contenido

1. PRESENTACIÓN

- 1.1. Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico N° 2
Por Guadalupe Hidalgo 3

2. PRÓLOGO

- 2.1. Prólogo
Por Emilio E. Romualdi 6

3. COMENTARIO

- 3.1. Comentario Suplemento Especialde Actualización en Derecho Aeronáutico N° 2
Por Diego González 8

4. DOCTRINA

- 4.1. El comandante del futuro: desafíos jurídicos ante la incorporación
de inteligencia artificial en la aviación civil
Por Mariano A. Palkovic Sgambellori..... 12
- 4.2. Gestión de datos en Aeropuertos
Por Ornela I. Petti..... 21
- 4.3. Pasajeros disruptivos: implicancias legales, impacto operativo en la aviación
y propuesta regulatoria
Por K. Nicole Torres 34
- 4.4. Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea
Por Luciano Romero y Guadalupe Hidalgo 55
- 4.5. Régimen de Exenciones en el ámbito aeronáutico y sus implicancias
Por Miguel Á. Marcano Guevara 73
- 4.6. El cielo de Alvear: historia y presente del Aeroclub de General Alvear
Por Liliana Scordia 84
- 4.7. El transporte público y el pasajero no humano
Por Emilio E. Romualdi 92



Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico N° 2

POR GUADALUPE HIDALGO¹

[MJ-DOC-18477-AR](#) | [MJD18477](#)

Bienvenidos a la segunda edición del Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico. Como directora y coordinadora del mismo, me complace presentar el contenido de esta segunda edición —año 2025—, editado por la prestigiosa Editorial Jurídica Microjuris.

En primer lugar, y antes de avanzar, quiero agradecer el espacio y la voz que nos da la Editorial, de la mano de su directora ejecutiva, Irene Rosemberg, quien generosamente nos invita a trabajar y publicar nuestros artículos académicos referidos a aquello que tanto nos gusta y apasiona: la aviación.

El Suplemento N° 1 tuvo su génesis en una idea propia de analizar algunas de las

principales reformas introducidas por el Decreto de Necesidad y Urgencia 70/2023 en el Código Aeronáutico Argentino. Específicamente, como ya sabrán nuestros queridos lectores, los temas incluidos —en aquel momento— fueron: Política de Cielos Abiertos, aeronaves tripuladas a distancia, la aeronavegación como servicio esencial, aeroclubes, movilidad aérea urbana y los derechos de los pasajeros y usuarios del servicio de transporte por vía aérea.

El verdadero sentido de la creación de este suplemento era brindar oportunidades de investigación y publicación a profesionales nuevos en esta rama del Derecho Aeronáutico. También se tuvo en cuenta para su confección, una perspectiva federal, con

¹ Abogada (UNC). Escribana (US21). Magíster en Derecho Procesal (US21). Especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario (INDAE - UNDEF). Doctoranda en Derecho (UK). Docente de la Asignatura «Legislación y Documentación Aeronáutica» en las carreras de Piloto Privado y Piloto Comercial de Avión (PPA/PCA) en la Escuela de Vuelo del Aeroclub Córdoba CIAC III. Miembro de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial. Autora de varios artículos en la materia.

el fin de lograr hacer eco de voces de profesionales de varios sectores del país, des- concentrando y fomentando la producción de doctrina especializada a lo largo y ancho de la Argentina. Por tales motivos es que, la invitación a participar de los autores fue totalmente dirigida a jóvenes profesiona- les que están desarrollando sus primeras armas en esta especialidad. Dicha idea fue conversada con la Editorial, y fue puesta en marcha con mucha amabilidad y sin tibeos, brindándome un voto de confianza del cual siempre estaré eternamente hon- rada.

Lo que nació como un simple suplemento de actualidad, hoy, ha superado amplia- mente mis expectativas, por lo que, junto con la Editorial, decidimos darle un número más y, ¿por qué no?, cierta periodicidad.

Dicho ello, me complace anunciar que el criterio de selección de autores para este segundo número, aún continúa vigente y se tratará de sostener en el tiempo, brindan- do oportunidades de aprendizaje, forma- ción y crecimiento profesional a la próxima generación de profesionales aeronáuticos.

En esta oportunidad, contamos con un plantel variado de jóvenes profesionales y con un amplio espectro de temas vincula- dos con la aviación.

Para comenzar, contamos con la partici- pación de K. Nicole Torres, joven abogada con experiencia en el sector aeronáutico, que nos deleita con un artículo referido a una problemática muy actual y sin solución efectiva: los pasajeros disruptivos. En su artículo titulado «Pasajeros disruptivos: im- plicancias legales, impacto operativo en la aviación y propuesta regulatoria» desarro- lla el avance de la cuestión en la normativa internacional y nacional y la problemática

desde un enfoque técnico jurídico, brin- dando propuestas para su tratamiento.

Mariano Palkovic, abogado, especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario y Piloto Privado de Avión, analiza el tema del «El comandante del futuro: desa- fíos jurídicos ante la incorporación de inte- ligencia artificial en la aviación civil», asunto que puede llegar a traer diversidad de opi- niones, tanto desde el punto de vista jurí- dico como del técnico. Se plantea la posibi- lidad de aeronaves comerciales tripuladas por un solo piloto, como así también total- mente autónomas y el impacto que ello ge- nera en la figura jurídica del comandante con sus deberes y atribuciones.

Ornela Petti, abogada, especialista en De- recho Aeronáutico, Espacial y Aeroportua- rio y formada en Nuevas Tecnologías e In- teligencia Artificial, combina sus pasiones en un artículo titulado: «Gestión de datos en Aeropuertos». Personalmente conside- ro que se trata de un artículo que pone al lector en este tópico tan novedoso y desco- nocido y, a la vez, sirve de disparador para continuar analizando el tema de la gestión de datos en terminales aeroportuarias, so- bre todo, a los fines de educar a la pobla- ción de pasajeros y turistas para evitar un manejo inadecuado de sus datos persona- les y del consentimiento que brinda en el tratamiento de los mismos, cada vez que aceptamos los «términos y condiciones» en aplicaciones o demás plataformas digitales.

Miguel Marcano, abogado, especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario, un destacado y joven profesional, con amplia trayectoria en la autoridad ae- ronáutica argentina, nos brinda un estudio de las Régimen de Exenciones en el ámbito aeronáutico y sus implicancias.

Luciano Romero, despachante de aeronaves y personal técnico de Fuerza Aérea Argentina, en coautoría con mi persona, Guadalupe Hidalgo, investigamos sobre el tratamiento y régimen vigente de Mercancías Peligrosas. Se aborda el mismo desde una óptica técnico/práctica, analizando el tipo de mercancías y el tratamiento que, reglamentaria e internacionalmente, se estipula. Es un tema poco conocido en el ámbito jurídico, pero de suma trascendencia práctica.

Liliana Scordia, abogada y docente de la región Cuyo, presenta un relato histórico del Aeroclub Alvear de la provincia de Mendoza, como semillero de importantes profesionales en la aviación y de participación internacional en actividades aeronáuticas. Se trata de un nodo de gran importancia en la región sur del país como potenciador de la actividad aeronáutica.

Y, por último, el Dr. Romualdi, con su artículo titulado «El transporte público y el pasajero no humano» nos invita a reflexionar acerca de cómo a partir de cambios trascendentales en la sociedad, se van modificando normas y hábitos que requieren una reforma de las reglas de interacción entre humanos —únicos capaces de esta-

blecerlas— y de ellos con otras especies no humanas.

Recomiendo la lectura exhaustiva de cada uno de estos textos y celebro a los participantes del Suplemento por sumarse, por segundo año consecutivo, a esta iniciativa.

Invito a jóvenes colegas que se encuentren especializándose en esta rama del Derecho y a profesionales de otras áreas vinculados con la aviación, a participar de los próximos Suplementos a publicarse bajo este sello editorial.

Un afectuoso saludo a cada uno de los lectores, ya que sin ustedes no podríamos estar cumpliendo nuevamente este sueño. Quisiera cerrar esta presentación citando una frase que puede resultar inspiradora para los lectores y demás colegas:

«La aviación es la prueba de que, si tenemos voluntad, podemos lograr lo imposible». Eddie Rickenbacker. (Héroe de la Primera Guerra Mundial y fundador de Eastern Air Lines).





Prólogo

POR EMILIO E. ROMUALDI¹

[MJ-DOC-18457-AR](#) | [MJD18457](#)

Siempre es un honor y un compromiso prolongar un trabajo académico. Más aún lo es cuando quienes participan del mismo han sido estudiantes en algunas de las aulas de quien lo hace.

Ahora bien, es más importante que ello el orgullo que uno siente por aquellos jóvenes inquietos que realizan trabajos de investigación de temas de actualidad trascendentes con profundidad y rigor argumentativo.

En tal sentido, el análisis sobre las mercancías peligrosas que hacen Guadalupe Hidalgo y Luciano Romero es de gran importancia porque suele ser un tema poco abordado y es de notable interés práctico.

Luego, el trabajo de Miguel Ángel Marcano Guevara sobre el régimen de exenciones en el ámbito aeronáutico y sus implicancias es notablemente original y me parece

digno de elogio por abordar una temática usualmente olvidada y de gran interés.

El trabajo de Mariano A. Palkovic Sgambellori sobre el comandante del futuro y los desafíos jurídicos que se presentan ante la incorporación de inteligencia artificial en la aviación civil es sin dudas de gran interés porque aborda una cuestión actual que se proyecta al futuro y que seguramente producirá enormes cambios en lo fáctico y consecuentemente en la respuesta normativa del sistema legal.

También es muy interesante por la óptica que aborda el trabajo de Ornella Ivana Petti sobre la gestión de datos en los aeropuertos y su relación con las normas que protegen el derecho a la privacidad se encuentra reconocido con fuente en la por la Declaración Universal de Derechos Humanos. Los seres humanos cada vez estamos más

¹ Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, UK. Ex Juez del Trabajo, Provincia de Buenos Aires. Profesor Titular, Escuela de Graduados de UK. Profesor Titular de Derecho Procesal Civil y Comercial, UK. Profesor Titular, UCALP. Miembro de la Asociación de Magistrados del Trabajo de la República Argentina y de la Asociación de Magistrados y Funcionarios del Trabajo de la Provincia de Buenos Aires. Autor de publicaciones sobre temas de su especialidad.

expuesto a partir del uso de tecnologías de videovigilancia, localización y biometría que generan —como dice la autora— una exposición permanente que conllevan la pérdida del anonimato.

Asimismo, es muy interesante el análisis del pasajero disruptivo que hace K. Nicole que luego de un detallado análisis de la normativa local y de orden internacional realiza una propuesta regulatoria complementaria del Decreto 809/2024 con fundamento en su falta de desarrollo a nivel operativo y sancionatorio lo que limita su aplicación efectiva.

Luego, el trabajo histórico de Liliana Scordia nos recuerda en definitiva que siempre el presente (si es que lo hay como dice Agustín de Hipona en Confesiones) es siempre la consecuencia del pasado.

Ahora bien, creo justo destacar el trabajo motivacional y de coordinación de Guada-

lupe Hidalgo que siempre me genera admiración por su empeño y constancia.

Por último, los invito a reflexionar con un artículo titulado «El transporte público y el pasajero no humano».

Para quienes ya hemos recorrido gran parte de nuestra vida y el camino por recorrer no es tan largo, el observar, con el orgullo que antes mencionaba, que hay futuro, que algo quedó del esfuerzo hecho y eso estimado lector hace que sintamos, con todos nuestros errores, que el trabajo está hecho.

Solo me queda por darle las gracias a los autores y la coordinadora por contribuir con sus conocimientos al mundo jurídico y en lo personal por haberme, una vez más, hecho feliz. Gracias.

EMILIO ROMUALDI

Sec. General de ALADA.



Comentario Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico N° 2

POR DIEGO GONZÁLEZ¹

[MJ-DOC-18456-AR](#) | [MJD18456](#)

La emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social declarada por el Poder Ejecutivo con el dictado del DNU 70/2023, devino en un shock empírico que, en solo 17 meses permitió diseñar, aprobar y dar inicio a la implementación de la reforma más amplia y ambiciosa en derecho y política aeronáutica que se haya visto en el país desde la sanción de la Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) el 23 de mayo de 1967.

Aquella reforma impulsó una década de luces y progresos que pudo reflejar, simbióticamente, la realidad con la idea del legislador. Sin embargo, en las décadas siguientes, factores políticos, económicos y sociales, internos y externos, fueron saboteando esa virtuosa inicial simbiosis entre la norma aeronáutica fundamental y la realidad, dejando a la aviación civil, el

transporte aéreo y la industria aeronáutica navegando en su propia incapacidad para adaptarse y fortalecerse, en beneficio de todos los ciudadanos.

Esta reforma que arriba en el final del primer cuarto de siglo, ocurre ante una sociedad mundial desafiante y desafiada por la Inteligencia Artificial, la automatización, el cambio climático, el ciudadano digital y con un Estado que, mientras busca no perder legitimidad en la búsqueda de sus fines y fundamentos, pareciera desorientado en cómo afrontar y enfrentar esos nuevos fenómenos que conllevan nuevos y complejos desafíos.

Por eso creo que la reforma aeronáutica de nuestro país es, entre tantas cosas buenas, una oportunidad. Y en particular, la oportunidad de los jóvenes abogados que tienen la fortuna de vivirla siendo protagonistas; y de pensarla en perspectiva, para la Argen-

¹ Gerente de Asuntos Legales de Aeropuertos Argentina. Fundador y presidente de Worldwide Airport Layers Association (WALA).

tina de los próximos 60 años, —la de mis hijos Santiago, Josefina y Benicio—. Los jóvenes abogados de hoy ya deben comprometerse en pensar cómo van a cuidar no repetir la historia. No importa el rol en el que les toque estar: funcionarios, doctrinarios, profesionales, docentes, consumidores o ciudadanos.

Es por ello que celebro este, Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico cuyo Nro. 2 tengo el placer y el honor de comentar.

A tal fin me permito realizar breves introducciones a cada trabajo, invitando a lector a disfrutar cada uno de ellos de manera crítica, que es la mejor manera de aportar a este nuevo régimen legal que desde 2023 rige la aviación civil en nuestro país.

Según la IATA Cada año se transportan por vía aérea más de 1,25 millones de envíos de mercancías peligrosas. Se prevé un crecimiento del transporte aéreo del 4,9% anual durante los próximos cinco años, lo que aumentará significativamente el número de envíos de mercancías peligrosas. ¿Cuáles son susceptibles de ser transportadas por vía aérea? ¿Bajo qué condiciones de seguridad? ¿Cuáles directamente está prohibido su transporte por vía aérea?

El artículo «Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea» de Luciano Romero y Guadalupe Hidalgo indaga respecto de los requisitos que deben observar los cargadores a los fines de poder transportar mercancías peligrosas por vía aérea, como así también, los protocolos a seguir para su manipulación, embalaje, depósito, transporte e incluso, los procedimientos a seguir en caso de incidente/accidente.

Por lo tanto, este artículo es de lectura general, pero especialmente mandatoria

para los cargadores y todas las personas de la cadena de suministro que preparan, ofrecen, aceptan y manipulan mercancías peligrosas en el ecosistema de la aviación civil.

La temática de los pasajeros disruptivos y/o insubordinados en la aviación comercial va en aumento significativamente en los últimos años. Esto agrava el grado de amenaza para la seguridad operacional y pueden provocar importantes trastornos operativos y costes para las aerolíneas. Como casi todo en la aviación civil, es un fenómeno complejo, también desde lo estrictamente jurídicos cuya atención requiere de respuestas coordinadas entre operadores aéreos, autoridades de seguridad y órganos judiciales.

En su artículo «Pasajeros disruptivos: implicancias legales, impacto operativo en la aviación y propuesta regulatoria» K. Nicole Torres describe en nuevo marco jurídico nacional y, con precisión señala: «El Decreto N.º 809/2024 ha significado un avance al incorporar por primera vez la figura del pasajero disruptivo en el régimen legal argentino y establecer facultades claras para el transportador. Sin embargo, como se ha desarrollado a lo largo de este trabajo, persisten vacíos normativos que comprometen la eficacia del sistema.»

Un artículo recomendable para pensar la complejidad jurídica, en tanto la nueva norma nacional incluye en la definición misma de «pasajero perturbador», por ejemplo, las inconductas y perturbaciones no solo a bordo de la aeronave sino en el aeródromo.

La inteligencia artificial (IA) asoma con fuerza en el mundo de la literatura jurídica en general, y en la aeronáutica en particular. Ello en tanto se ha convertido en una herramienta clave en el proceso de moderni-

zación y optimización de las industrias, incluida la aviación. Su aplicación en diversas áreas de las operaciones aéreas promete mejoras significativas en eficiencia, seguridad y sostenibilidad.

«El comandante del futuro: desafíos jurídicos ante la incorporación de inteligencia artificial en la aviación civil», el artículo de Mariano A. Palkovic Sgambellori, representa un interesante ejercicio de preguntas que enfocan en la figura del comandante de la aeronave pero que tienen raíz en el tema más general de la IA. ¿puede la IA cumplir con los roles que el Derecho Aeronáutico les asigna a los comandantes? ¿Qué consecuencias traerá la intervención de la IA en materia de responsabilidad, seguridad, regulación? ¿Qué sucederá con las demás funciones que se les otorga a los comandantes más allá de las técnicas —aquellas disciplinarias, comerciales y públicas—?

Un artículo que debería leerse para seguir pensando acerca de la relación tecnología y derecho, en especial acerca de los vacíos legales que emergen ante esta nueva realidad.

Vivimos en la era de producción de cada vez más cantidades masivas de datos. En el ámbito de la aviación civil, aerolíneas, aeropuertos, todas las empresas del ecosistema y las agencias gubernamentales recopilan todo tipo de datos. Entre ellos los datos personales, principalmente de los pasajeros. En este marco, el reto de la efectiva protección de los datos desde el punto de vista jurídico es cada vez más exigente. De allí la importancia de analizar cómo los diferentes marcos jurídicos nacionales e internacionales se adaptan al desafiante desarrollo tecnológico.

En el artículo «Gestión de datos en Aeropuertos» Ornella Ivana Petti, la autora enfo-

ca su análisis el ámbito físico del aeropuerto para reflexionar acerca de la tensión entre los derechos individuales, su protección ante el masivo almacenamiento de datos (big data) por una parte, y el valor de la seguridad de la aviación, sometida cada vez más a las amenazas cibernéticas.

Finalmente, en el contexto del Decreto de Necesidad y Urgencia 70/23, la validación de principios tales como la agilidad, la regulación mínima, la autoridad delegada, etc. asoman especialmente importantes conceptos jurídicos como el de las exenciones normativas en el ámbito aeronáutico.

En el artículo «Régimen de Exenciones en el ámbito aeronáutico y sus implicancias», Miguel Ángel Marcano Guevara, reflexiona sobre esta figura jurídica y su importancia en aras del desarrollo de la actividad de manera segura, ordenada y eficiente y juego de intereses públicos y privados que se tensan en su régimen legal.

Dijo en 1988 el profesor Pierre Gaetano Bellan «Conviene recordar que una política común de transporte aéreo sólo puede tener como objetivo poner el transporte aéreo al servicio del ciudadano y no, como desgraciadamente ocurrió en el pasado, el ciudadano al servicio del transporte aéreo». (Milan, Italia, 1988).

Ese espíritu que promovía el gran profesor italiano, del servicio al ciudadano, de pensar en una mejor sociedad, más solidaridad, de creer en el otro, de abrir nuevos espacios y ámbitos en el que muchos puedan decir sus ideas y asentar sus valiosos aportes, es el mismo espíritu que me animó a incursionar en el derecho aeronáutico y aeroportuario.

Y creo que es el que campea en el espíritu de esta iniciativa académica. Como dice

el poema de Benjamín Prado, «Nunca es tarde. para volver a echar las campanas al vuelo». Celebro esta joven generación de abogados que, generosamente, con honestidad intelectual echan desde su lugar en el mundo, nuevamente, las campanas al vuelo, dedican su preciado tiempo para pensar, reflexionar y compartir abiertamente este nuevo espacio de doctrina jurídica tan interesante y amigable.

Felicitaciones a la directora del Suplemento, Guadalupe Hidalgo, una gran persona, joven apasionada y emprendedora colega y a todo el Equipo de Investigación y Redacción, conformado por otros jóvenes colegas, como lo son Nicole Torres, Judith Castro Jozami, Liliana Scordia y Mariano Palkovic.





El comandante del futuro: desafíos jurídicos ante la incorporación de inteligencia artificial en la aviación civil

POR MARIANO A. PALKOVIC SGAMBELLORI¹

MJ-DOC-18430-AR | MJD18430

Sumario: I. Introducción. II. Avances tecnológicos – desde el piloto automático a la IA como comandante. III. Normativa Argentina e internacional. IV. Funciones de la IA como comandante autónomo. V. Conclusión. VI. Bibliografía.

I. INTRODUCCIÓN

El escarpado desarrollo de la Inteligencia Artificial (en adelante IA) afecta a todos los sectores de la sociedad. Es por ello por lo que la aviación civil no podía ser la excepción. La aparición de la IA, si bien puede facilitar —en general— todas las tareas aeronáuticas genera también nuevos desafíos éticos, legales y, hasta, morales, que merecen un tratamiento a tiempo por parte de los Estados y los Organismos Internacionales para no afectar o dañar la seguridad (operativa y técnica).

El desarrollo de estas tecnologías ha presentado, entre otras, la posibilidad de reemplazar, asistir o complementar a la figura humana del comandante de la aeronave. Lo que nos lleva a plantear una serie de interrogantes técnicos y jurídicos de gran envergadura e impacto. Entre ellas ¿puede la IA cumplir con los roles que el Derecho Aeronáutico les asigna a los comandantes? ¿Qué consecuencias traerá la intervención de la IA en materia

¹ Abogado (UBP) - Especialista en Derecho Aeronáutico, Aeroportuario y Espacial (IN-DAE-UNDEF) - Miembro Plenario ALADA - Miembro Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio - Doctorando en Ciencias Jurídicas (UBP). Piloto Privado de Aviación.

de responsabilidad, seguridad, regulación? ¿Qué sucederá con las demás funciones que se les otorga a los comandantes más allá de las técnicas —aquellas disciplinarias, comerciales y públicas—?

Asimismo, estos nuevos paradigmas ponen en jaque a uno de los caracteres del Derecho Aeronáutico, es decir, al dinamismo. Este demuestra la aptitud para adaptarse a las novedades del desarrollo tecnológico propias del hecho técnico, la flexibilidad para responder a las exigencias de las costumbres sociales, sin apartarse de los principios básicos que la sustentan. Es por ello por lo que esta rama jurídica tendrá un arduo trabajo por delante para adaptarse —a tiempo— a esta nueva realidad (Folchi, 2015).

Por ello, en este trabajo se expondrá sucintamente sobre la llegada de esta tecnología y la normativa vigente a nivel internacional y nacional y los vacíos legales que emergen ante esta nueva realidad. Tratando de dar una breve respuesta de los interrogantes planteados, esperando que sirva como incentivo o un llamado de atención para el tratamiento y actualización de las normas.

II. AVANCES TECNOLÓGICOS - DESDE EL PILOTO AUTOMÁTICO A LA IA COMO COMANDANTE

Las funciones automatizadas por computadora no son cosa nueva dentro de la cabina de pilotaje. Desde antaño existe el piloto automático, que hoy incluso lo encontramos en automóviles cumpliendo similares funciones. Como también el uso de sistema de gestión de vuelo (FMS por su sigla en inglés).

Desde el inicio de la aviación, la tecnología asumió un rol importantísimo para un desarrollo positivo de esta actividad. Permitiendo mantener un transporte seguro y, además, les brinda sendas herramientas a los comandantes para realizar su labor cómodamente quitándoles cargas estresantes. Como también la tecnología modificó el tamaño de las tripulaciones. En el siglo pasado una tripulación de cabina se integraba con no menos de cinco personas (dos pilotos, un navegador, un técnico de vuelo y un operador de radio), hoy simplemente viajan dos pilotos en la cabina (Maldonado, 2025).

Con el exponencial desarrollo de la IA surge la idea de operaciones con un solo piloto (SiPO por su sigla en inglés), el que se encontraría acompañando por una especie de copiloto virtual o autómeta, o bien la idea de una aeronave completamente autónoma sin intervención de persona alguna.

Esta no es una idea remota o de imposible cumplimiento. En el año 2020 la compañía Airbus concluyó exitosamente su programa de pruebas de despegue, aterrizaje y rodaje o taxi de forma completamente autónoma (ATTOL por su sigla en inglés). Logrando así que

una aeronave A350-100, pueda completar todas estas fases de vuelo sin la intervención de persona alguna al mando².

Si bien la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) no ha tomado todavía cartas en el asunto para su regulación, atento que todavía —sostienen— es una idea conceptual. El Comité Jurídico de la OACI elaboró una Nota de Estudio, para la 40ª Asamblea, que trató sobre la IA y digitalización en la aviación³. En este documento se la definió como:

«Las tecnologías que combinan la potencia informática bruta de máquinas con el poder cognitivo de pensar, aprender y tomar decisiones. En el contexto de este documento, el término IA se puede emplear para describir una amplia variedad de tecnologías y funcionalidades (p. ej. aprendizaje automático, aprendizaje profundo, redes neuronales artificiales, Razonamiento basado en el conocimiento), que facultan a una máquina para realizar tareas sencillas extremadamente bien, incluso mejor que los seres humanos».

La finalidad de esta nota de estudio es aquella que se estableció en su resumen:

«La Inteligencia Artificial (IA) y la digitalización suponen una revolución en la aviación, al igual que en cualquier otro sector. El uso de IA y tecnologías de digitalización permite mayor seguridad, adaptabilidad, optimización, eficiencia, capacidad y más apoyo para todas las partes implicadas en la aviación. La IA y la digitalización impactarán profundamente en las competencias de los profesionales de la aviación, por lo que todo el sector deberá prepararse para este importante cambio. Serán necesarios estándares y normativas nuevos o actualizados para posibilitar la aplicación de tecnologías de IA. En especial, se necesitarán nuevos conceptos en materia de certificación, calificación e intercambio de datos».

Si bien realmente las aeronaves (completamente) autónomas son todavía una idea conceptual, en la actualidad, es real la existencia de buques completamente autónomos. Sirviendo la experiencia de estos como un puntapié o guía para el estudio y análisis de las posibles futuras aeronaves autónomas.

La Organización Marítima Internacional (OMI)⁴, para el estudio de estos buques, los distingue en cuatro grados según la autonomía que se presente en cada caso. Siendo el Grado 1 aquel buque que cuenta con procesos automatizados y apoyo en la toma de decisiones, pero con gente de mar a bordo para operar y controlar todos los sistemas y funciones de a bordo. En el otro extremo, el Grado 4 habla de un buque totalmente autónomo, donde el navío es capaz de tomar decisiones y determinar acciones por sí mismo.

2 Airbus. (2020). Airbus concludes ATTOL with fully autonomous flight tests. <https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2020-06-airbus-concludes-attol-with-fully-autonomous-flight-tests>

3 Organización de Aviación Civil Internacional.(2019, agosto 1). Inteligencia artificial y digitalización en la aviación (A40-WP/268). https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_268_es.pdf

4 Organización Marítima Internacional. Buques autónomos. <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>

En consecuencia, la OMI se encuentra examinando los distintos tratados, reglamentos y toda la normativa que regulan su materia. Sobre todo, se llama e incentiva a que el Comité de seguridad marítima y el Comité Jurídico revisen los conceptos de «culpa, negligencia e intención», dentro del contexto de los daños causado por la tecnología autónoma. Asimismo, se ha concluido que las funciones y responsabilidades del capitán y del operador remoto son cuestiones de prioridad alta.

Por otro lado, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA por su sigla en inglés) publicó en mayo del año 2023 un documento titulado «Inteligencia Artificial —Hoja de ruta 2.0— Enfoque centrado en el ser humano para la IA en la aviación»⁵, el que actualiza la versión 1.0 que databa de febrero del año 2020, donde esta describe la visión de la agencia sobre la seguridad y las consideraciones éticas de la IA en la aviación.

En este documento la EASA identificó tres niveles generales de IA, con dos subniveles cada uno:

- 1) Asistencia al humano: a) incremento del rendimiento humano, b) asistencia cognitiva al humano en la toma de decisiones y selección de acciones.
- 2) Trabajo en equipo entre humanos e IA: a) sistema basado en la cooperación del humano con la IA - suma de trabajo; b) sistema basado en la colaboración humano-IA - trabajo en equipo.
- 3) Automatización avanzada: a) la IA toma decisiones y acciones que pueden ser anuladas por el humano; b) la IA toma decisiones y acciones que NO pueden ser anuladas por el humano.

Si bien parece de difícil concreción la existencia de una aeronave comercial completamente autónoma, la que tome decisiones y acciones que no puedan ser anuladas por un ser humano. Lo que si es cierto es que el desarrollo de estas nuevas tecnologías que cooperen o colaboren con los humanos reducirá exponencialmente la carga de trabajo de la tripulación. Convirtiéndose en una herramienta útil, siempre que se dependa de la intervención y decisión final del humano capacitado para ello.

Ahora, si bien —se reitera— es una idea conceptual, ya se ha generado un interesante debate sobre estos, tanto en el ámbito académico aeronáutico como en el ámbito aeronáutico propiamente dicho⁶.

La mayoría de los debates, a los que se han accedido, concluyen en que la presencia de ambos pilotos al mando de una aeronave deberá continuar estando a bordo de aquella, a pesar de que la IA pueda realizar todas o la mayor parte de las operaciones. En miras de garantizar la seguridad operacional y técnica, que siempre debe primar por sobre la

5 EASA - European Union Aviation Safety Agency. (s.f.). Artificial intelligence in aviation: Research & innovation. <https://www.easa.europa.eu/en/domains/research-innovation/ai>

6 Aviación Digital. (2023). Impacto de la inteligencia artificial en aviación. <https://aviaciondigital.com/impacto-de-la-inteligencia-artificial-en-aviacion/>

conveniencia económica. Lo que llevará a que existan y se necesiten pilotos más preparados, que cuenten con estos conocimientos tecnológicos.

Expresan que la relación no tendría que ser «ser humano» vs. «máquina», sino que deberá existir una simbiosis entre los dos pilotos y la IA para que surja una dinámica más eficaz y segura, manteniendo el valor seguridad por sobre todas las cuestiones. Incluso los pilotos consultados no están en contra de ésta, ya que son conscientes de que estará cada vez más presente en la actividad, sino que lo ven más como una ayuda que facilitará la labor y la tornará más segura.

También se debate sobre los distintos datos que se incluirán y cómo serán tratados. Si existirá una red, al estilo «blockchain», donde los datos no sean utilizados con fines delictivos o malignos, si serán o no comercializados, o serán de libre acceso para las líneas aéreas y los distintos servicios de protección y guía al vuelo. Como también definir hasta qué punto podrá tomar decisiones por sí solas o si la IA a bordo acatará las órdenes de los organismos de control a pesar de que ello pudiese ser contrario a lo que sus datos le indican o le ordenan hacer o seguir.

Siguiendo este tópico, también hay controversia sobre los datos que son obtenidos en vuelo y su tratamiento, ya sea en red para garantizar un tránsito ordenado y seguro, en conjunto con las oficinas de control de tránsito, como para aquellos datos que son utilizados para el desarrollo de mejores y más eficientes aeronaves.

Por otro lado, los pilotos, las tripulaciones y las compañías aéreas consultadas, se preguntan si los pasajeros confiarán tanto en una computadora o IA como para someterse a un viaje aéreo donde no intervenga —al menos— una persona humana, y en las decisiones que esta pueda tomar.

Siendo que ya hoy en día muchas personas presentan miedo a volar, con dos personas ampliamente preparadas e idóneas al mando. Entienden que dejar el control de una aeronave de pasajeros solamente a la IA o a ella y un solo piloto a bordo sería «algo enormemente temerario y que comprometería gravemente la seguridad de las personas a bordo del avión»⁷.

Rudy Pont, quien es comandante de vuelo y presidente del Comité de Seguridad Aérea de la Asociación Belga de Pilotos de Cabina de Aeronaves y Miembro del Grupo de Trabajo de Datos de Vuelo de la Asociación Europea de Pilotos de Cabina de Aeronaves, expresó que: «la hipótesis de sustituir totalmente a los pilotos por la Inteligencia Artificial es algo que entrañaría enormes peligros, porque un sistema totalmente autónomo de tal naturaleza no puede controlar todos los factores externos y las circunstancias imprevistas inherentes a entornos de incertidumbre»⁸.

7 Air Line Pilots Association. (2019). The dangers of single-pilot operations. <https://www.alpa.org/-/media/alpa/files/pdfs/news-events/white-papers/white-paper-single-pilot-operations.pdf>

8 Aviación Digital. (2023). Impacto de la inteligencia artificial en aviación. <https://aviaciondigital.com/impacto-de-la-inteligencia-artificial-en-aviacion/>

Otro punto del debate sobre estos temas surge con vinculación al error humano. Si bien es cierto que la IA podrá realizar cálculos o maniobras más precisas en cuestión de segundos, aquella carece finalmente del elemento humano.

Se plantea también que la IA no es infalible. Aquello ya ha quedado demostrado en los accidentes vinculados con los Boeing 737 MAX donde los pilotos no podían contrarrestar las maniobras que realizaba el sistema inteligente que modificaba el accionar de la aeronave. También puede que los elementos de donde la IA toma sus datos y parámetros fallen o se dañen en pleno vuelo, pudiendo generar lecturas erróneas y por consiguiente provocar accidentes o incidentes.

Es por ello por lo que surge la imperiosa necesidad de contar con, al menos, dos seres humanos ampliamente preparados y experimentados al mando de las aeronaves.

Estos toman como ejemplo el famoso caso del vuelo 1549 de US Airways bajo el mando del comandante Chesley Sullenberger (conocido también como Sully) y el amerizaje en el río Hudson, que debió realizar luego de la ingesta de aves que dejó sin sus dos motores a la aeronave a su mando.

En aquella situación tanto los simuladores como todas las computadoras que intervinieron en la investigación del accidente, «ordenaban» o «sugerían» el regreso al aeropuerto como única respuesta viable, lo que siempre culminaba con la aeronave destruida y la pérdida de las vidas humanas a bordo.

Sostienen que en este suceso fue de vital importancia la experiencia, la decisión, la comunicación y la intervención de los dos pilotos al mando. Cuando todo les decía que debían virar y regresar al aeropuerto, el comandante Sully decidió amerizar y así se salvaron todas las vidas a bordo. Por el contrario, exponen que de haber estado bajo el mando entero de la IA el resultado, probablemente, hubiera sido distinto. Así lo estiman atento que hay contingencias inesperadas que no estarán presentes en los datos de la IA y se necesitará de la resolución de los pilotos al mando, utilizando su amplia experiencia y ardua preparación profesional.

Asimismo, entienden que podría llegar a ser viable la existencia de un solo piloto al mando, o bien de ninguno y que quede en manos enteramente de la IA, en aquellas aeronaves de carga en las que no viajen pasajeros y no se pongan estos en riesgo.

III. NORMATIVA ARGENTINA E INTERNACIONAL

La República Argentina si bien no ha tratado todavía el tema en profundidad. Recientemente y con la constante actualización normativa que se va realizando en la materia, no solo se ha reconocido —finalmente— a los drones como aeronaves, sino que también en el artículo 79 del Código Aeronáutico Nacional se agregó un último párrafo que indica que «las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial».

Demostrando que a nivel local se tiene la idea de generar una reglamentación especial que regule este tipo de aeronaves, más a la fecha no se ha tratado ni creado aquella.

Pero más allá de lo expuesto, queda claro que con la llegada de este tipo de aeronaves supondrá una imperiosa necesidad de actualización normativa. Las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), en especial la Parte 121 que trata sobre «Operaciones regulares internas e internacionales operaciones suplementarias», y disponen, entre otras cuestiones, sobre la composición de las tripulaciones de vuelo (121.385) estableciendo que deberán ser integradas cumpliendo con la cantidad mínima especificada en el Manual de Vuelo del Avión aprobado para ese tipo de avión y para el tipo de operación a realizar. E indica especialmente en el inciso c) que ningún explotador que opere según aquella parte integrará las tripulaciones con menos de dos pilotos, de los cuales uno será comandante y otro como copiloto.

Entonces la llegada de este tipo de aeronaves supondrá una modificación a esta RAAC para permitir su legal explotación y funcionamiento.

En el ámbito internacional como ya se expresó no hay todavía una regulación específica que se adelante a este tipo de aeronaves. Pero siguiendo la nota elaborada por el Comité Jurídico de la OACI, se considera un claro llamando a la acción legislativa por la comunidad aeronáutica nacional e internacional para trabajar en la futura regulación de estas aeronaves y de la intervención que pueda tomar la IA sobre la conducción de aquellas, tomando como bases aquellas experiencias vistas en el ámbito marítimo, sin dejar de tener en cuenta los distintos espacios y medios por donde navega cada uno.

Se sugiere ir previendo distintos temas y cuestiones que surgen con la posibilidad de que estas aeronaves existan en un futuro cercano. ¿Qué sucederá con la responsabilidad en caso de accidentes o incidentes? ¿Qué sucederá con aquellos Tratados Internacionales que prevén la existencia del comandante a bordo? Los delitos propiamente aeronáuticos que antes involucraban a los pilotos y tripulación ¿deberán ser recatalogados o retipificados como delitos electrónicos? ¿Existirá la posibilidad de tomar el control de la IA y modificarla para el secuestro de las aeronaves? ¿Cómo se regularán aquellas situaciones? ¿Se los considerarán aeronaves, aunque no tengan un comandante efectivamente a bordo? ¿Es necesario y seguro dejar el control de una aeronave 100% en manos de una computadora?

Todas estas preguntas deberían ser tratadas por los especialistas, las Organizaciones internacionales y los Estados, a los fines de ya tener una solución trabajada, con el tiempo suficiente, para adecuarse al avance tecnológico y mantener el dinamismo propio de la materia. Y no introducir a las apuradas a la IA en las aeronaves. Procurando cuidar y asegurar la seguridad del vuelo y de sus pasajeros.

Por último, no un tema menos importante, nos preguntamos si la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria se encuentra a la altura de recibir e interactuar con estas aeronaves autónomas. Cómo serán las comunicaciones y si estas aeronaves, de volar sin pilotos a bordo, acatarán aquellas órdenes de los organismos de control de tránsito, a pesar de que vaya en contra de sus datos e informaciones precargadas y/o las obtenidas durante

el vuelo, y qué sanción o acción se tomará en caso de que la aeronave autónoma no acate las órdenes. Como también qué sucederá con los seguros ante la intervención de la IA como comandante o intermediario.

IV. FUNCIONES DE LA IA COMO COMANDANTE AUTÓNOMO

Por último, resulta también interesante plantearse qué sucederá con aquellas funciones de los comandantes que exceden la conducción de las aeronaves. Como se dijo al inicio, aquellas funciones disciplinarias, comerciales y públicas.

Al ser acciones que suponen la intervención necesaria de un ser humano, para efectuar un juicio, ser discrecional y tomar decisiones según la situación del momento, la IA no estaría habilitada legalmente para asumir este tipo de responsabilidades, ni podría ejercer la autoridad sobre las personas a bordo, como si lo hacen actualmente los comandantes.

Qué decisiones o acciones podría tomar la IA ante alguna situación de un pasajero disruptivo, cómo restablecería el orden en el vuelo. Podría ejercer las facultades y poderes que le otorgan, por ejemplo, el Convenio de Tokio de 1963 o el de Pekín de 2010.

Qué acción o determinación podría realizar la IA con relación a las funciones públicas del comandante. Es decir, en caso de fallecimientos, nacimientos o casos extremos en los que el comandante debe dar fe del suceso como delegado de la autoridad pública. Como menciona Folchi en su Tratado de Derecho Aeronáutico y política de la aeronáutica civil, esta calidad le es impuesta por la misma legislación. Pero ¿podría ser la IA objeto de esa imposición legal? ¿deberíamos considerarlo como una persona con derechos y obligaciones? ¿habría que otorgarle algún tipo de personalidad o subjetividad jurídica?

Asimismo, el comandante también puede celebrar contratos. ¿Podrá la IA expresar su voluntad y obligarse? ¿Será ejecutable en caso de incumplimiento?

Si bien una respuesta rápida sería que se podrían delegar todas estas funciones y obligaciones en otro miembro de la tripulación, no sería más que una salida fácil que conllevaría la modificación de todo el ordenamiento legal vigente nacional e internacional y el entrenamiento de aquel sujeto que tome la posta.

V. CONCLUSIÓN

En resumen, la llegada de las aeronaves autónomas (o parcialmente) es algo que ocurrirá tarde o temprano. Convirtiéndose esta situación en un claro llamado a la acción legislativa nacional e internacional.

Se recomienda que la regulación se encuentre preparada para su llegada, para evitar actuar a las apuradas y dejar vacíos legales que puedan dañar el principio fundamental de la aviación que es la seguridad.

Se deberá buscar la correcta simbiosis de los pilotos a bordo con la IA a los fines de garantizar y afianzar la seguridad, brindar mejores servicios a los pasajeros y mayor rentabilidad a las aerolíneas. Como también se deberá dar respuesta a los interrogantes planteados sobre responsabilidad, alcance y poderes de la IA en vuelo, como también la gestión de los datos y su finalidad.

Entonces y a modo de cierre, podemos expresar que la IA no reemplazará al comandante, pero sí será su copiloto imprescindible en el futuro próximo. Debiendo el Derecho estar listo para esta llegada y transición.

BIBLIOGRAFÍA

- Air Line Pilots Association. (2019). The dangers of single-pilot operations. <https://www.alpa.org/-/media/alpa/files/pdfs/news-events/white-papers/white-paper-single-pilot-operations.pdf>
- Airbus. (2020, junio). Airbus concludes ATTOL with fully autonomous flight tests. <https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2020-06-airbus-concludes-attol-with-fully-autonomous-flight-tests>
- Aviación Digital. (2023, marzo 25). Impacto de la inteligencia artificial en aviación. Recuperado el 5 de julio de 2023, de <https://aviaciondigital.com/impacto-de-la-inteligencia-artificial-en-aviacion/>
- De León, I. (2021). Responsabilidad legal por decisiones autónomas en aviación. Revista Iberoamericana de Derecho Aeronáutico y del Espacio, 49(1), 77-102.
- EASA. (2023). Artificial intelligence roadmap 2.0: A human-centric approach to AI in aviation. European Union Aviation Safety Agency. <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/easa-artificial-intelligence-roadmap-20>
- F Ichi M. (2015). Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil. Astrea
- Maldonado G. (2025). Tripulaciones Técnicas y la Nueva Generación de Aeronaves. En Vassallo C., Nuevas Tecnologías - Normativa Aeronáutica Espacial. (pp. 117-151). Editorial CEDAE - Algoritmo - Ediciones dyd. Buenos Aires, Argentina.
- OACI. (2015). Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) - Doc 10019. Organización de Aviación Civil Internacional.
- OACI. (2019). Inteligencia artificial y digitalización en la aviación (A40-WP/268). https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_268_es.pdf
- OMI. (2024). Buques autónomos. Recuperado el 4 de julio de 2024, de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>
- República Argentina. (1967). Código Aeronáutico Argentino (Ley 17.285). Buenos Aires: Boletín Oficial de la República Argentina. República Argentina. (2015). Código Civil y Comercial de la Nación. Buenos Aires: Infojus.



Gestión de datos en Aeropuertos

POR ORNELA I. PETTI¹

[MJ-DOC-18432-AR](#) | [MJD18432](#)

Sumario: I. Introducción. II. Los aeropuertos como redes de datos. III. Datos, tecnologías y aeropuerto. IV. Tipos de datos. V. Normativa Aplicable. VI. Riesgos en el tratamiento de los datos en el aeropuerto. VII. Conclusión. VIII. Referencias bibliográficas.

I. INTRODUCCIÓN

En los aeropuertos además del transporte de personas y mercancías, se recopilan, analizan y procesan grandes volúmenes de datos. Han despegado digitalmente y en todo el mundo, tecnologías como: la biométrica, el análisis predictivo y los sistemas de vigilancia inteligente se utilizan diariamente.

La automatización de procesos facilita la capacidad de recolección y análisis de los datos, pero acá surge el interrogante: ¿La seguridad aeroportuaria y la eficiencia operativa, pueden ir en detrimento del respeto de los derechos fundamentales de los usuarios como son el derecho a la privacidad y a la protección de datos personales?

Este trabajo pretende analizar las tensiones legales y éticas que surgen de la invasión a la esfera privada de los usuarios aeroportuarios en favor de la seguridad y el interés comercial en el tratamiento de los datos en los aeropuertos.

¹ Abogada (UNLP). Especialista en Derecho Aeronáutico, espacial y Aeroportuario (INDAE - UNDEF). Formada en asesoría legal en Criptomonedas, Blockchain y Smart Contracts, Economía Digital, FinTech, E-commerce, Contratación Electrónica, Convergencia Digital y Protección del E-consumidor (UBA). Diplomatura -en curso- en Legaltech e Inteligencia Artificial (UNLP). Miembro de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) y del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio.

II. LOS AEROPUERTOS COMO REDES DE DATOS

Las tecnologías digitales han modificado la industria aeroportuaria tanto a nivel operativo como en el campo de la experiencia de los usuarios, especialmente en el último periodo.

Los smart airports son instalaciones que usan intensivamente la información digital para su gestión de operaciones, la experiencia de los pasajeros y la seguridad. «El concepto de aeropuerto inteligente es el futuro de la operación aeroportuaria y puede cambiar drásticamente la industria hacia la adaptación de tecnologías modernas» (Rajapaksha, A., & Jayasuriya, N., 2020)².

Hoy la gestión de procesos es más segura y eficiente, en principio porque las decisiones automatizadas son mucho más rápidas que las manuales, los procesos se integran, se optimizan, además se reducen riesgos y las decisiones se toman basadas en evidencia.

Los datos aeroportuarios en la actualidad constituyen un activo económico muy valioso ya que permiten, mejorar la experiencia de los usuarios, tomar decisiones informadas y generar ingresos, pero esta recopilación de datos plantea varios interrogantes respecto de la soberanía informativa y de la privacidad.

Es pertinente la implementación de un sistema regulatorio en los aeropuertos para proteger a pasajeros y usuarios asegurando un uso ético y transparente de los datos confidenciales que se recolectan masivamente.

Alinear la regulación de los avances tecnológicos con la protección de los Derechos de los pasajeros será ventajoso para todos los involucrados.

Otra cuestión a plantear es que, las normativas que regulan esta cuestión, tienden a ser nacionales y si hay algo que caracteriza a los aeropuertos es sin duda la internacionalidad de sus usuarios.

III. DATOS, TECNOLOGÍAS Y AEROPUERTO

La digitalización de la logística, los datos y la relación del aeropuerto con los pasajeros está transformando el transporte aéreo.

La ampliación de la capacidad a través de la incorporación de nuevas tecnologías aumenta exponencialmente la cantidad y variedad de datos que se recolectan, entre los que pueden mencionarse: los operacionales, los comerciales, los logísticos, los ambientales y por supuesto los personales de cada pasajero, esta recolección se realiza en función de: reducir costos, personalizar servicios, aumentar la eficiencia y mejorar la rentabilidad.

2 Rajapaksha, A., & Jayasuriya, N. (2020). Smart Airport: A Review on Future of the Airport Operation. *Global Journal of Management and Business Research: A Administration and Management*, 20(3), 25-34 Disponible 23/05/2025 en: https://journalofbusiness.org/index.php/GJMBR/article/view/3027/4-Smart-Airport-A-Review_html?inline=1

Pero esto a su vez aumenta las prácticas de vigilancia y el uso de tecnologías intrusivas sobre los pasajeros, bajo un consentimiento generalizado y sin transparencia, que se asemeja a cláusulas predisuestas y no a un consentimiento informado que permita a los usuarios controlar el flujo de su propia información, comprendiendo el uso que se hará de los datos, por quién serán utilizados y por qué.

Los datos deben utilizarse respetando la proporcionalidad, necesidad y finalidad adecuada.

En Argentina la protección de datos personales se encuentra en la ley 25326, su decreto reglamentario 1558/2001 y la ley 27699 que aprueba el convenio 108+ de Protección de las personas con respecto al tratamiento automatizado de datos de carácter personal.

IV. TIPOS DE DATOS

El funcionamiento actual de los aeropuertos requiere de la gestión de datos, pero no circunscrito únicamente a controles de seguridad o a la logística de los vuelos, sino pluri-direccionalmente a gestiones operativas, ambientales, comerciales y regulatorias.

La recopilación se produce de forma masiva y sistemática lo que requiere de una clasificación, es decir de la identificación de fines específicos de utilización y de un análisis exhaustivo de las implicancias legales de cada uno.

a) Datos personales, son datos que permiten identificar a una persona, son recopilados principalmente en los controles migratorios, en los embarques biométricos y en las aplicaciones móviles de servicios aeroportuarios: nombre, nacionalidad, DNI, pasaporte, edad, fecha de nacimiento, correo electrónico, teléfono, información financiera, datos de la tarjeta de crédito, información biométrica, reconocimiento facial, escaneo de iris, huellas digitales, historial de viajes, destinos, preferencias, etc. Su utilización está basada en la seguridad, la facilitación, la eficiencia en el embarque y los controles fronterizos.

Este conjunto de datos es particularmente sensible debido a que su divulgación puede afectar derechos personalísimos, dañar la intimidad y/o la dignidad de las personas.

b) Datos operacionales y logísticos: Los más antiguos y necesarios para el funcionamiento y la seguridad en un aeropuerto como: la coordinación del tráfico aéreo, la asignación de slots, la circulación de pasajeros y también los imprescindibles para anticiparse a eventuales contingencias: horarios de despegue y aterrizaje, puertas de embarque asignadas, movimientos de equipaje (sistema RFID)³, condiciones meteorológicas, ocupación de pistas, mantenimiento de aeronaves y de plataformas, cambios o demoras, y la coordinación de recursos humanos.

La Organización de Aviación OACI a través de documentos normativos (Anexos al Convenio de Chicago) establece los estándares para la eficiencia y seguridad de las operaciones brindando un criterio uniforme internacionalmente.

3 Sistema que identifica y/o sigue objetos mediante ondas de radio.

En el mundo muchos aeropuertos implementan el AODB Airport Operational Database que es un sistema informático específico que recolecta y gestiona datos que le proveen los diferentes implicados como aerolíneas, controladores aéreos, sistemas de seguridad o logística terrestre, y los organiza para que todas las áreas ejerzan sus funciones coordinadamente, actualizándose en tiempo real.

Las herramientas de coordinación en tierra se conectan a AODB y otros sistemas o dispositivos para recibir la información y son utilizados para: coordinar servicios de rampa, asignar posiciones de estacionamiento, dirigir a los autobuses de pasajeros en pista, manejar los carros de equipajes, las cintas transportadoras y coordinar el despacho de vuelo.

No se encontró información pública respecto del sistema informático que utiliza Aeropuertos Argentina para coordinar y optimizar sus operaciones.

c) Datos de seguridad y vigilancia: La seguridad es un pilar fundamental del aeropuerto.

El incremento del terrorismo, los peligros del tráfico ilícito y otros riesgos asociados a la aviación civil han incrementado y expandido la recolección, procesamiento y análisis de datos provenientes de sistemas de vigilancia y control: datos de pasajeros, usuarios, trabajadores, equipajes, aeronaves y cargas, controles biométricos automatizados en accesos a zonas restringidas y de embarque de pasajeros.

Imágenes de videovigilancia de circuito cerrado (CCTV) con software IA entrenados para el reconocimiento de patrones, como objetos abandonados y accesos no autorizados. Escáneres corporales que permiten la visualización de objetos escondidos sin necesidad de contacto físico y escáneres de equipaje que inspeccionan la seguridad del contenido.

Seguimientos de equipaje o baggage tracking que aseguran una trazabilidad completa del mismo.

La recolección de estos datos tiene una finalidad legal y legítima: proteger la integridad de pasajeros, tripulaciones y trabajadores del aeropuerto, prevenir actos ilícitos y complementar la legislación nacional e internacional, así como el anexo 17 del convenio de Chicago.

Existen riesgos: como la vulneración de derechos y que los sesgos algorítmicos elaboren perfiles discriminatorios asociando comportamientos sospechosos a perfiles raciales, étnicos o de género.

Para minimizar estos riesgos la recolección debe cumplir con principios jurídicos específicos que son comunes a otros tipos de datos y vamos a detallar más adelante.

d) Datos comerciales y de comportamiento del pasajero: Los aeropuertos hoy son también centros comerciales, que buscan maximizar los beneficios económicos, a través del flujo de consumidores que recorren las instalaciones recogiendo, analizando y utilizando datos sobre comportamientos con el fin de optimizar los ingresos, personalizar los servicios y hacer marketing.

- Datos de consumo: Como compras en el duty free, locales gastronómicos, servicios de transporte o estacionamiento.
- Datos de localización: movimientos dentro del aeropuerto, captados con bluetooth, cámaras inteligentes, o wi-fi tracking.
- Datos de tiempo, de permanencia: duración de estancia en zonas vip, áreas comerciales o zonas de embarque.
- Preferencias: Reservas de estacionamiento, solicitudes especiales, participación en programas de fidelización.
- Datos de navegación digital: uso de aplicaciones móviles o los portales del aeropuerto a través de wi-fi. Estos datos se generan por el solo uso y desplazamiento dentro de las instalaciones del aeropuerto.

Las aplicaciones móviles miden geolocalización, hábitos de navegación, preferencias de consumo y sistemas CMR (Customer Relationship Management) con los que se elaboran perfiles comerciales. La recolección de estos datos se utiliza para comprender patrones de consumo, movilidad, para proyectar ampliaciones futuras, para la ubicación estratégica de los comercios, incrementar los ingresos no aeronáuticos, adaptar servicios a las preferencias detectadas, personalizar ofertas y promociones en función de la ubicación y de historiales anteriores.

Este es el tipo de dato que mayor riesgo genera, ello se debe a que:

- No existe un consentimiento informado de los pasajeros, en su mayoría no son conscientes de la recolección de sus datos comportamentales y que se les realizan perfiles de consumo sin autorización.
- Hay discriminación Comercial, con servicios y ofertas dinámicos, basados en el perfilamiento.
- Seguridad en los datos: Existen riesgos de filtraciones o accesos que expongan información sensible.

Estos datos deben tener transparencia, es decir ser informados a los usuarios qué datos se recolectan, para qué y de qué manera, sobre todo si se van a elaborar perfiles o se van a geolocalizar activamente. Además, la información recolectada debe ser la estrictamente necesaria para el fin establecido, en el procesamiento siempre que sea posible se deben anonimizar los datos para que no puedan identificarse personas individualmente y realizarse auditorías para la seguridad de los sistemas de forma periódica.

e) Datos ambientales: Estos son necesarios para medir, controlar y mejorar el entorno.

Los aeropuertos miden las emisiones de gases contaminantes, monitorean niveles de ruido, controlan posibles contaminaciones de agua, gestionan sus residuos: generación,

clasificación, reciclaje y también llevan un registro de los consumos: de agua, combustible, electricidad y energías renovables.

Como vemos la digitalización de las instalaciones aeroportuarias conlleva la recolección de datos esenciales para la operación de vuelos, pero también los que responden a otros intereses como ser económicos o de sostenibilidad ambiental.

V. NORMATIVA APLICABLE

El marco normativo aplicable contiene normas nacionales, e internacionales. La privacidad, la protección de derechos fundamentales, la protección de datos personales deben respetarse, incluso frente a la seguridad.

- Ley 25326 de protección de datos personales

Es el marco legal en Argentina, fue sancionada en el año 2000. Regula la recopilación, almacenamiento y uso de datos.

Establece los derechos del titular de los datos, los deberes de los responsables del tratamiento de esos datos y las sanciones aplicables por incumplimiento.

- Decreto 1558/ 2001

Reglamenta la ley 25326 y es complementado por las disposiciones AAIP (Agencia de acceso a la información pública). Argentina ha sido reconocida por la Unión Europea como país de nivel adecuado de protección. Decisión 2003/409/CE.

- Convenio para la protección de las personas con respecto al tratamiento automatizado de carácter personal 108 y su protocolo modernizador 108+ del Consejo de Europa.

Argentina Adhirió al 108+ en el año 2019 a través de la ley 27699, este instrumento Internacional moderniza al Convenio 108 de 1981 adaptándolo a nuevas tecnologías.

Busca una homogeneización en la protección tanto en estados miembros y no miembros de la Unión Europea, estableciendo estándares comunes para el flujo internacional de datos.

- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

El ANEXO 17 es el marco esencial de referencia en materia de seguridad aeronáutica Internacional. Además, existen documentos de acceso restringido, que proporcionan una visión de los peligros actuales, proporcionando un contexto de amenazas y riesgos, brindando orientación estratégica y metodológica.

- Reglamento General de Protección de datos 2016/279 (GDPR) de la Unión Europea

Tiene el Standard más alto a nivel global en materia de protección de datos.

Establece los siguientes principios:

- Licitud, lealtad y transparencia en el tratamiento de datos.
- Limitación de finalidad: sólo pueden recolectarse con fines específicos, explícitos y legítimos.
- Minimización: sólo deben recolectarse los necesarios.
- Seguridad y confidencialidad: resguardados y anonimizados.
- Derechos de los interesados: acceso, rectificación, supresión, oposición, portabilidad.
- Extraterritorialidad: impone la obligación de procesar los datos de ciudadanos europeos bajo esta norma.
- Instauro la obligatoriedad de realizar evaluaciones de impacto en protección de datos para los tratamientos de alto riesgo como la videovigilancia o el reconocimiento biométrico.
- Ley 26102 de Seguridad Aeroportuaria

En el ámbito aeroportuario deben observarse además regulaciones, bajo la órbita de la Policía de Seguridad Aeroportuaria PSA, regulaciones de La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y siempre estar en concordancia con estándares de OACI.

- Ley 25675 de Impacto Ambiental

Los Aeropuertos son considerados infraestructuras de alto impacto ambiental potencial por sus niveles de ruido, sus emisiones, el volumen en la generación de residuos y su gran consumo energético entre otras razones.

Si bien no se regula la actividad específica en los aeropuertos y menos en materia de datos, si están establecidos los estándares a cumplir.

Los aeropuertos recolectan datos ambientales y en función de la ley están obligados a conservarlos, reportarlos y si se necesita ponerlos a disposición.

VI. RIESGOS EN EL TRATAMIENTO DE LOS DATOS EN EL AEROPUERTO

La digitalización en los aeropuertos genera riesgos éticos y jurídicos asociados al tratamiento de los datos recolectados.

La vigilancia y el control producidos legítimamente en pos de la seguridad, no habilitan el comercio y el control de los humanos a través de perfilamientos automáticos que puedan redirigir comportamientos influyendo psicológicamente y sin consentimiento.

El derecho a la privacidad se encuentra reconocido por la Declaración Universal de Derechos Humanos en el art 12⁴. Por la Constitución Nacional Argentina art. 19 que establece un límite a la injerencia en la vida privada y el art. 43 que habilita el habeas data⁵.

El uso de tecnologías de videovigilancia, localización y biometría, generan una exposición permanente que conllevan la pérdida del anonimato.

Los perfiles, si no son transparentes y auditables pueden reproducir estereotipos, generar tratamientos diferenciados y discriminación. Las bases de datos de los aeropuertos por ser altamente sensibles, deben protegerse rigurosamente, ya que pueden ser pasibles de filtraciones, ciberataques, accesos no autorizados o ransomware también llamado secuestro de información.

En general, aunque se informe de la videovigilancia, el control biométrico o la localización de wifi, el consentimiento prestado se produce de forma forzada.

Lo que genera varios interrogantes: ¿existe forma de acceder a esos datos? ¿Puede haber oposición? ¿Se tiene autodeterminación informativa?

Si los proveedores tecnológicos o las empresas de seguridad venden/ filtran o son víctimas de una filtración de datos ¿qué responsabilidad puede tener el aeropuerto?

La regulación actual no alcanza para garantizar un equilibrio entre la seguridad y la protección de derechos fundamentales.

El principal aeropuerto de Argentina es el de la provincia de Buenos Aires, Ministro Pistarini, comúnmente llamado Ezeiza concesionado a Aeropuertos Argentina hasta el año 2038. En el año 2023 se realizó una importante inversión en infraestructura y se inauguró una nueva terminal de partidas de 50.000 mts².

Se puede mencionar que Ezeiza utiliza:

- Puertas biométricas automatizadas: (e-gates) en los controles migratorios, utiliza tecnología de reconocimiento facial y escaneo de huellas digitales.
- Sistema Integral de Captura Migratoria SICAM de La Dirección Nacional de Migraciones⁶.
- Videovigilancia y reconocimiento facial: PSA utiliza un sistema de software de la empresa Anyvision que escanea y compara en 2, 5 millones de registros diferentes.

4 DDHH Artículo 12.- Nadie será objeto de injerencias arbitrarias en su vida privada, su familia, su domicilio o su correspondencia, ni de ataques a su honra o a su reputación. Toda persona tiene derecho a la protección de la ley contra tales injerencias o ataques. Disponible 16/07/2025 en: https://www.infoleg.gob.ar/?page_id=1003

5 CONSTITUCION NACIONAL Disponible 16/07/2025 en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24430-804>

6 Nueva Tecnología en los aeropuertos. Disponible 16/07/2025 en <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nueva-tecnologia-en-los-aeropuertos-para-que-viajar-sea-mas-facil-y-rapido>

- Cámaras térmicas y control sanitario: En la pandemia de Covid-19 se instalaron cámaras térmicas que a través de sensores permiten registrar la temperatura corporal de los pasajeros, detectando casos febriles que mejoran la prevención sanitaria.
- Gestión Ambiental y monitoreo de datos: AA2000 tienen un sistema de Gestión ambiental (SGA) basado en normas ISO 14001.

Hoy como vimos los aeropuertos son infraestructuras de datos, que imponen nuevos deberes a los operadores, los reguladores y a los organismos de control. No pueden permitirse las prácticas opacas de recolección, uso indiscriminado de tecnologías biométricas, la vigilancia excesiva y la escasa rendición de cuentas.

Por lo expuesto, se puede afirmar que la recolección y tratamiento de datos en los aeropuertos debe hacerse a partir de principios jurídicos y éticos:

- Legitimidad: El tratamiento no debe ser ilegítimo y debe basarse en normativa clara.
- Legalidad: No puede ser antijurídico, debe estar delimitada a fines legítimos y no pueden utilizarse para fines secundarios o no consentidos.
- Transparencia: los titulares de los datos deben saber que datos se recogen, como se van a utilizar y con qué finalidad.
- Proporcionalidad: la recolección no puede ser indiscriminada.
- Necesidad: deben ser indispensables para la finalidad propuesta.
- Evaluación de impacto: sobre todo en la recolección de datos sensibles.
- Minimización: Se debe evitar la retención y acumulación innecesaria e indefinida de datos.
- Seguridad: ciberseguridad robusta y resiliente que pueda protegerse de accesos indebidos y pérdidas.

VII. CONCLUSIÓN

Sin lugar a dudas, un tratamiento adecuado incluye:

- Consentimiento y transparencia: Información clara y accesible para los usuarios, sobre el uso de sus datos biométricos y personales, que de legitimación a el consentimiento informado y la transparencia.
- Protección de datos personales: Aplicación efectiva de la ley, rigurosos controles y evaluación de impacto para las nuevas tecnologías.
- Ciberseguridad: Reforzar las medidas para proteger la integridad y confidencialidad de los datos recolectados

Los datos son esenciales para la operatoria de los aeropuertos, su funcionamiento gestiona un volumen creciente de los mismos, que permiten automatizar y optimizar procesos, cumplimentar protocolos de seguridad, monitorear el impacto ambiental y personalizar los servicios.

La recolección es efectuada a través de diferentes tecnologías y por actores diferentes, autoridades del estado, agentes de seguridad, proveedores tecnológicos, empresas de seguridad, lo que deriva en la complejidad de establecer responsabilidades.

La normativa argentina resulta insuficiente, a diferencia de la Unión Europea no tenemos evaluaciones de impacto, ni protocolos de actuación como guías de uso ético, restricciones a la vigilancia, anonimización, y los criterios para la conservación y transferencia.

La ley 25326 debería modificarse, incluyendo a los datos biométricos como datos sensibles, regular tecnologías emergentes y reglamentar como obligatorias las evaluaciones de impacto.

La mayoría de los pasajeros no reciben información clara y comprensible sobre el tratamiento de sus datos, ni tienen la posibilidad de ejercer realmente sus derechos, porque el uso del aeropuerto impone un consentimiento forzado para su uso.

Resulta aconsejable el establecimiento de mecanismos que permitan ejercer los derechos de acceso y oposición a los datos.

La modernización de los aeropuertos no puede ir en detrimento de la privacidad, autonomía y dignidad de las personas, se requieren capacidades técnicas, protocolos institucionales y garantías que aseguren que las tecnologías son utilizadas para el bien común y respetan los derechos humanos.

Todo sistema que se implemente deberá tener una evaluación de impacto, pero también el control respecto de las medidas de protección en su diseño y configuración.

Y, por último, debemos mencionar la necesidad de establecer auditorías periódicas para detectar sesgos o errores discriminatorios, resulta fundamental para la protección de datos en los aeropuertos.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACI World. (2022). Airport Economics Report 2022. Disponible 05/07/25 en: <https://aci.aero>
- Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (2018, 3 de abril). Política de medio ambiente. Disponible 17/07/25 en: https://www.aeropuertosargentina.com/assets/documents/sustainability/Politica_Medio_Ambiente.pdf
- Aeropuertos Argentina S.A. (2023, 14 de abril). Se inauguró la nueva Terminal de Partidas del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza). Aeropuertos Argentina. Disponible 30/06/25 en: <https://www.aeropuertosargentina.com.ar/es/sobre-nosotros/noticias/noticia/detalle-noticia?id=19>

- Aeropuertos Argentina 2000 S.A. (2024, 15 de julio). Políticas de privacidad. Aeropuertos Argentina. Disponible 28/06/25 en: <https://www.aeropuertosargentina.com/es/politicas-de-privacidad>
- Agencia de Acceso a la Información Pública. (2023). Proyecto de ley de protección de datos personales. Argentina.gov.ar. Disponible 18/07/25 en: <https://www.argentina.gob.ar/aaip/datospersonales/proyecto-ley-datos-personales>
- Agencia de Acceso a la Información Pública (AAIP). (febrero 2025). Guía sobre el uso de videocámaras para seguridad y otras finalidades. <https://www.aepd.es/guias/guia-videovigilancia.pdf>
- Agencia de Acceso a la Información Pública (AAIP). (2022). Recomendaciones sobre uso de tecnologías biométricas. <https://www.argentina.gob.ar/aaip>
- Agencia Española de Protección de Datos (AEPD). (2019). Informe sobre el uso de la biometría en el ámbito aeroportuario. Disponible 18/07/25 en: <https://www.aepd.es>
- Alabsi, M. I., & Gill, A. Q. (2021). A Review of Passenger Digital Information Privacy Concerns in Smart Airports. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/349539479_A_Review_of_Passenger_Digital_Information_Privacy_Concerns_in_Smart_Airports?contentReference=oaicite:5{index=5}
- Boletín Oficial de la República Argentina. (2022). Protección de las personas con respecto al tratamiento automatizado de datos de carácter personal: Ley 27699 [Aviso]. Boletín Oficial de la República Argentina. Disponible 18/07/25 en: <https://www.boletin-oficial.gob.ar/detalleAviso/primer/276783/20221130>
- Comité Europeo de Protección de Datos (EDPB). (2020). Guía sobre perfilado y toma de decisiones automatizadas. <https://edpb.europa.eu>
- Dirección de Observatorio Nacional de Transporte. (2017, 21 de julio). Aeropuertos. Datos abiertos de la Secretaría de Transporte. Disponible 16/06/25 en: <https://datos.transporte.gob.ar/dataset?tags=Aeropuertos&groups=aereo>
- Dirección Nacional de Migraciones. (s.f.). Control migratorio. Argentina.gov.ar. Disponible 03/07/25 en: <https://www.argentina.gob.ar/interior/migraciones/acerca-de-la-dnm/control-migratorio>
- ENISA, «SECURING SMART AIRPORTS» 2016. [Online] Disponible en: <https://www.enisa.europa.eu/publications/securing-smart-airports>
- European Union Aviation Safety Agency (EASA). (2022). European Aviation Environmental Report 2022. Disponible 07/07/25 en: <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/research-reports/european-aviation-environmental-report-2022>
- Ley 25326 Protección de datos personales. Infoleg (2000). Disponible 18/07/25 en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/64790/texact.htm> Ley 26102 de Seguridad Aeroportuaria. Disponible 05/05/2025 en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26102-117238/actualizacion>

- N. Koroniotis, N. Moustafa, F. Schiliro, P. Gauravaram and H. Janicke, «A Holistic Review of Cybersecurity and Reliability Perspectives in Smart Airports» in IEEE Access, vol. 8, pp. 209802-209834, 2020, doi: 10.1109/ACCESS.2020.3036728. Disponible 16/07/25 en: <https://ieeexplore.ieee.org/document/9252856>
- Narongou, D., & Sun, Z. (2021). Applying Intelligent Big Data Analytics in a Smart Airport: Business Value, Adoption, and Challenges. ResearchGate.
[https://www.researchgate.net/publication/359649438_Applying_Intelligent_Big_Data_Analytics_in_a_Smart_Airport_Business_Value_Adoption_and_Challenges?:contentReference\[oaicite:6\]{index=6}](https://www.researchgate.net/publication/359649438_Applying_Intelligent_Big_Data_Analytics_in_a_Smart_Airport_Business_Value_Adoption_and_Challenges?:contentReference[oaicite:6]{index=6})
- Nimra Khan, Marina Efthymiou, The use of biometric technology at airports: The case of customs and border protection (CBP), International Journal of Information Management Data Insights, Volume 1, Issue 2, 2021, 100049, ISSN 2667-0968, Disponible 02/05/2025 en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2667096821000422?utm>
- Ongola, E. (2024). Smart airports: Artificial intelligence-enabled Internet of Things networks using blockchain technology. Journal of Aviation Technology and Engineering, 13(1), Article 6. <https://doi.org/10.7771/2159-6670.1271>
- Organización Internacional para las Migraciones. (s.f.). Passenger data: Advance passenger information?and passenger name record. Disponible en: [https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd12616/files/documents/passenger-data-advance-passenger-information-and-passenger-name-record-es.pdf#:~:text=para%20muchos%20Estados.,REGISTRO%20DE%20NOMBRES%20DE%20LOS%20PASAJ ROS%20\(PNR\),-de%20pago%20y%20otros%20aspectos](https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbd12616/files/documents/passenger-data-advance-passenger-information-and-passenger-name-record-es.pdf#:~:text=para%20muchos%20Estados.,REGISTRO%20DE%20NOMBRES%20DE%20LOS%20PASAJ ROS%20(PNR),-de%20pago%20y%20otros%20aspectos).
- Presidencia de la Nación. (2020, 12 de marzo). El Gobierno nacional puso en marcha las cámaras térmicas en el aeropuerto de Ezeiza. Argentina.gob.ar. Disponible 07/07/25 en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-gobierno-nacional-puso-en-marcha-las-cameras-termicas-en-el-aeropuerto-de-ezeiza>
- Presidencia de la Nación. (2022, 30 de noviembre). Se convirtió en Ley la aprobación del Convenio 108+. Argentina.gob.ar. Disponible 02/07/25 en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-convirtio-en-ley-la-aprobacion-del-convenio-108>
- Presidencia de la Nación. (2025, 17 de junio). Nueva tecnología en los aeropuertos para que viajar sea más fácil y rápido. Argentina.gob.ar. Disponible 30/06/25 en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nueva-tecnologia-en-los-aeropuertos-para-que-viajar-sea-mas-facil-y-rapido>
- Rajapaksha, A., & Jayasuriya, N. (2020). Smart Airport: A Review on Future of the Airport Operation. Global Journal of Management and Business Research: A Administration and Management, 20(3), 25-34 Disponible 23/05/2025 en: https://journalofbusiness.org/index.php/GJMBR/article/view/3027/4-Smart-Airport-A-Review_html?inline=1

Rubio-ndrada, L., Celemín-Pedroche, M. S., Escat-Cortés, M. D., & Jiménez-Crisóstomo, A. (2023). Passengers satisfaction with the technologies used in smart airports: An empirical study from a gender perspective. *Journal of Air Transport Management*, 107, 102347. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2022.102347>

U.S. Customs and Border Protection. (2025, 16 de abril). Biometrics: Overview. Disponible 23/05/2025 en: <https://www.cbp.gov/travel/biometrics/overview>

Transporte - Transporte Aéreo - Aeronavegación - Transporte de Pasajeros - Líneas Aéreas - Economía - Estado Nacional - Decretos de Necesidad y Urgencia

12-septiembre-2025



Pasajeros disruptivos: implicancias legales, impacto operativo en la aviación y propuesta regulatoria

POR K. NICOLE TORRES¹

MJ-DOC-18440-AR | MJD18440

Sumario: I. Introducción. II. Concepto y marco normativo argentino. II.1. Delimitación del espacio material y temporal. II.2. Delimitación de la conducta del pasajero a nivel nacional. II.3. Análisis del decreto. Aspectos Positivos de la nueva normativa. III. Casos reales que enfrentan las compañías aéreas. III.1 Flybondi. III.2 Latam. III.3. Avianca. III.4. Consideraciones generales. IV. Impacto económico y operativo para las aerolíneas. IV.1. Costos indirectos y reputacionales. V. Aspectos Negativos de la nueva normativa. VI. Derecho comparado: tendencias normativas en América. VI.1. Estados Unidos: sanciones económicas. VI.2. Colombia Proyecto de Ley. VII. Propuestas normativas para fortalecer el régimen argentino. VII.1 Propuesta. VIII. Conclusiones.

I. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, el fenómeno de los pasajeros disruptivos ha cobrado creciente relevancia en el ámbito aeronáutico, con un notable aumento de incidentes reportados tanto por aerolíneas como por organismos internacionales. En el contexto post-pandémico, estas conductas se han intensificado, afectando la seguridad operacional, la integridad física y emocional del personal aeronáutico, y la experiencia de los demás pasajeros. Lejos de tratarse de hechos aislados, esta problemática plantea desafíos jurídicos, operativos y normativos que requieren respuestas coordinadas y eficaces.

¹ Abogada (UNLZ). Con experiencia práctica en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroporuario. Formación de posgrado en la materia (INDAE) y es autora de artículos de interés en la materia. Se desempeña como Abogada Aeronáutica en el Estudio Jurídico Romero Zapiola Clusellas & Sluga y Abogados.

El presente trabajo tiene como objetivo analizar la figura del pasajero disruptivo desde una perspectiva integral, con énfasis en su tratamiento en el derecho aeronáutico argentino, los instrumentos internacionales, las experiencias regulatorias comparadas y casos reales. Se propone, además, una serie de recomendaciones normativas que procuran fortalecer los mecanismos de prevención, sanción y reparación, en resguardo de la seguridad aérea y los derechos de todos los actores involucrados.

II. CONCEPTO Y MARCO NORMATIVO ARGENTINO

Dentro del ámbito del derecho aeronáutico, el concepto de «pasajero disruptivo» abarca una serie de conductas que afectan el orden, la disciplina y la seguridad en contextos altamente regulados como los aeródromos y las aeronaves. De esa forma, la norma define como pasajeros disruptivos «al pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o que no respeta las instrucciones del personal del aeródromo o de los miembros de la tripulación, y que por consiguiente perturba el orden y la disciplina en el aeródromo o a bordo de la aeronave, afectando la tranquilidad de los otros pasajeros y la seguridad del vuelo»².

Así, el Decreto N.º 809/2024 introdujo una actualización sustancial al Reglamento de Protección al Usuario del Transporte Aéreo, aprobado originalmente por la Resolución 1532/98³ del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Esta modificación, plasmada en su Anexo I, busca fortalecer los derechos y deberes de los pasajeros, e incorpora referencias expresas al deber de los usuarios de abstenerse de toda conducta que ponga en riesgo la seguridad del vuelo o afecte el normal desenvolvimiento de la operación aérea. Todo ello guarda estrecha relación con lo previsto en el Anexo 9 - Facilitación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que en su apartado 6.44 establece que «cada Estado contratante fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable»⁴.

2 Poder Ejecutivo Nacional. (2024, 10 de septiembre). Decreto N.º 809/2024. Apruébase el Reglamento del contrato aéreo de pasajeros y equipaje (Anexo I). Boletín Oficial de la República Argentina. Publicado en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/313613/20240910>

3 Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte. (1998). Resolución 1532/1998. Abrogada por el art. 8.º del Decreto 809/2024. Boletín Oficial, 10 de septiembre de 2024 Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/54791/norma.htm>

4 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (2022). Anexo 9 - Facilitación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (15ª ed.). Publicado en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-9.pdf>

II.1. DELIMITACIÓN DEL ESPACIO MATERIAL Y TEMPORAL

De esa manera, al analizar la figura del pasajero disruptivo en el marco del derecho aeronáutico, resulta pertinente detenerse en dos dimensiones claves que permiten delimitar mejor su alcance: el plano jurídico material y el plano jurídico espacial de la norma que lo regula.

Por un lado, el plano jurídico material⁵ se refiere al conjunto de conductas prohibidas o reguladas por la norma. En el caso del pasajero disruptivo, este espacio abarca:

- La falta de respeto a las normas de conducta
- El incumplimiento de las instrucciones impartidas por el personal del aeródromo o por la tripulación de la aeronave.
- La perturbación del orden y la disciplina, que redundará en la afectación a la tranquilidad de los demás pasajeros.
- La comprometida seguridad del vuelo, como resultado de comportamientos que interfieren en el desarrollo normal de las operaciones aeronáuticas.

En consecuencia, este conjunto de elementos define el contenido normativo de la conducta sancionada o regulada, permitiendo identificar claramente cuál es la materia jurídica en cuestión: el comportamiento de los pasajeros. Dentro de estos se incluyen tanto actos de violencia física o verbal, como también actitudes desobedientes, agresivas, amenazantes o perturbadoras.

Por su parte, el plano jurídico espacial⁶ se refiere al momento y lugar específicos en los cuales la conducta del pasajero adquiere relevancia jurídica, es decir, dónde y cuándo la norma tiene aplicabilidad. En este caso, está delimitado a:

- Las situaciones que ocurren en un aeródromo, es decir, durante la permanencia en instalaciones aeroportuarias.
- Las situaciones que se desarrollan a bordo de una aeronave.

Lo anterior, permite advertir que una conducta que podría parecer «menor» dependiendo del contexto, puede adquirir un significado completamente distinto cuando sucede

5 «a) el material, que se refiere a la actividad humana a la que está regulando esa norma legal y que en nuestro caso es la aeronáutica civil o alguna parte de ella, como el contrato de transporte aéreo. El embargo de aeronaves, etc.» Folchi, M. O. (2015). Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil (1.ª ed.). Astrea.

6 «b) el espacial, o sea cuáles son los lugares o espacios en los que los hechos materiales deben tener lugar para que la ley les resulte aplicable.» Folchi, M. O. (2015). Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil (1.ª ed.). Astrea.

en el interior de una aeronave, donde rigen normas más estrictas debido al riesgo involucrado.

II.2. DELIMITACIÓN DE LA CONDUCTA DEL PASAJERO A NIVEL NACIONAL

Con relación a este tema, el Artículo 49⁷ introduce una regulación clara sobre el deber de conducta del pasajero en el transporte aéreo, profundizando en la figura del pasajero disruptivo y ampliando el alcance de la normativa más allá de una simple descripción de comportamientos indebidos. De esa manera, se establece que todos los pasajeros tienen derecho a realizar su viaje sin que conductas perturbadoras o insubordinadas de otros interfieran en la seguridad, el orden o la razonable comodidad del vuelo. Esta formulación no sólo protege los derechos de los demás pasajeros, sino que reafirma el principio de que la seguridad y la disciplina a bordo constituyen pilares fundamentales del régimen jurídico aeronáutico. Lo relevante del artículo es que establece criterios claros de intervención ante estas conductas. Cuando el comportamiento de un pasajero en el aeródromo, durante el embarque, desembarque o a bordo de la aeronave resulta amenazante para la seguridad de la aeronave, las personas, la propiedad o el cumplimiento de funciones del personal, el transportador se encuentra habilitado para adoptar medidas que incluyan la denegación de embarque, el desembarco forzoso o incluso la activación de fuerzas de seguridad.

7 «ARTÍCULO 49.- DEBER DE CONDUCTA DEL PASAJERO. PASAJERO DISRUPTIVOS. DENEGACIÓN DE EMBARQUE. Los pasajeros tienen derecho a realizar el vuelo sin que conductas disruptivas, ya sean perturbadoras o insubordinadas de otro Pasajero, pongan en riesgo las condiciones de seguridad, el orden y disciplina a bordo, o impidan un viaje razonablemente confortable. Si la conducta del Pasajero en el aeródromo, durante el embarque o desembarque, o a bordo de la aeronave fuera tal que pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave o de cualquier persona o propiedad, o perturbar a la tripulación o al personal del Transportador en el cumplimiento de sus obligaciones, o no acata las instrucciones del personal del aeródromo o de los miembros de la tripulación o del personal del Transportador, o se comporta de una manera que el resto de los Pasajeros pueda razonablemente objetar, el Transportador puede adoptar las medidas que estime necesarias para impedir que continúe ese comportamiento, incluso medidas coercitivas contra el Pasajero, o prohibirle su embarque y/o exigirle su desembarco en la siguiente escala prevista o resuelta por el comandante, sin que ello origine responsabilidad alguna al Transportador. Si fuese necesario para garantizar o cumplir sus obligaciones, el Transportador activará a los servicios de seguridad con competencia en el aeródromo o, en su defecto, el organismo de seguridad pública responsable con poder de policía fuera del aeródromo. El Transportador se reservará el derecho de negar al Pasajero el embarque en vuelos futuros. El Pasajero será responsable ante el Transportador por los daños y perjuicios que su conducta disruptiva pudiera generarle.» Poder Ejecutivo Nacional. (2024, 10 de septiembre). Decreto N.º 809/2024. Apruébase el Reglamento del contrato aéreo de pasajeros y equipaje (Anexo I). Boletín Oficial de la República Argentina. Publicado en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/313613/20240910>

Todo ello debe leerse en articulación con las facultades y deberes de disciplina del comandante que establece el Código Aeronáutico⁸, en casos de situaciones que ocurran durante los vuelos nacionales. El comandante de la aeronave es quien interviene directamente cuando estas situaciones se presentan a bordo, incluso durante el vuelo. Él, junto con los miembros de la tripulación, está expuesto a estas circunstancias y debe resolverlas en tiempo real. En efecto, el Artículo 81⁹ del Código establece que el comandante posee «poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros», con la obligación de velar por la seguridad de todos los que se encuentran a bordo.

Esta posición de autoridad se refuerza en los artículos 82¹⁰ y 84¹¹, los cuales le imponen la responsabilidad de adoptar medidas útiles para salvaguardar la integridad de los pasajeros, tripulación y bienes, así como garantizar las condiciones de seguridad del vuelo. Durante la travesía, el comandante puede disponer lo que considere necesario para preservar la seguridad, incluso ordenar la suspensión del vuelo si así lo exige la situación.

El análisis jurídico debe considerar tanto la normativa interna como el marco internacional, especialmente el Convenio de Tokio de 1963. Este instrumento otorga al comandante facultades específicas frente a conductas que amenacen la seguridad o el orden a bordo. El artículo 6 lo autoriza a adoptar medidas razonables, incluso coercitivas, cuando existan razones fundadas para creer que una persona ha cometido o está por cometer un acto ilícito. Estas medidas pueden tener como fin proteger la seguridad del vuelo, mantener

8 Código Aeronáutico. Ley 17.285 y modificaciones. InfoLEG - Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

9 «ARTICULO 81. - El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, poder de disciplina sobre la tripulación y de autoridad sobre los pasajeros. Debe velar por la seguridad de los mismos, no pudiendo ausentarse de la aeronave sin tomar las medidas correspondientes para su seguridad.» Presidente de la Nación Argentina. (1967, 17 de mayo). Código Aeronáutico. Ley 17.285 y modificaciones. InfoLEG - Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

10 «ARTICULO 82. - En caso de peligro el comandante de la aeronave está obligado a permanecer en su puesto hasta tanto haya tomado las medidas útiles para salvar a los pasajeros, la tripulación y los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie.» Presidente de la Nación Argentina. (1967, 17 de mayo). Código Aeronáutico. Ley 17.285 y modificaciones. InfoLEG - Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

11 «ARTICULO 84. - El comandante tiene la obligación de asegurarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones de seguridad del vuelo a realizar pudiendo disponer su suspensión bajo su responsabilidad. Durante el vuelo y en caso de necesidad el comandante podrá adoptar toda medida tendiente a dar mayor seguridad al mismo.» Presidente de la Nación Argentina. (1967, 17 de mayo). Código Aeronáutico. Ley 17.285 y modificaciones. InfoLEG - Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>

el orden y permitir la entrega del infractor a las autoridades. Además, el comandante puede requerir la colaboración de la tripulación y, en ciertos casos, de los pasajeros¹².

Esta regulación fue posteriormente ampliada por el Protocolo de Montreal de 2014¹³, que introdujo modificaciones relevantes al artículo 6 del texto original y añadió nuevas disposiciones sobre la entrega del infractor (artículo 9)¹⁴. Entre los cambios más signifi-

12 «Artículo 6 1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias: a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo. 2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas y de los bienes en la misma.» Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, 14 de septiembre de 1963, United Nations Treaty Collection. Publicado en: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-spanish.pdf>.

13 Protocolo enmienda el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963. (2014, 4 de abril). UNODC. Publicado en: https://sherloc.unodc.org/cld/uploads/res/treaties/definitions/treaty/protocol_to_the_convention_on_offences_and_certain_other_acts_committed_on_board_aircraft_2014_html/Protocol_to_Aircraft_Convention_S.pdf

14 «Artículo VII Sustitúyase el Artículo 6 del Convenio por lo siguiente: Artículo 6 1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias: a) para proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma; o b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo. 2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de oficiales de seguridad de a bordo o de pasajeros con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, o de las personas o los bienes en la misma. 3. Un oficial de seguridad de a bordo que va en una aeronave conforme a un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral entre los Estados contratantes pertinentes podrá tomar medidas preventivas razonables sin tal autorización cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas en la misma de un acto de interferencia ilícita y, si el acuerdo o arreglo lo permite, de la comisión de infracciones graves. 4. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se entenderá en el sentido de obligar a un Estado contratante a establecer un programa de oficiales de seguridad de a bordo o concertar un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral que autorice a oficiales de

cativos se incluye la posibilidad de actuar con el auxilio de oficiales de seguridad a bordo (cuando los haya, conforme a acuerdos bilaterales o multilaterales), y se reconoce la legitimidad de que tanto la tripulación como los pasajeros adopten medidas preventivas urgentes sin autorización previa, siempre que exista un peligro inminente que afecte la seguridad del vuelo.

A su vez, el comandante podrá proceder a entregar al presunto infractor a las autoridades competentes del Estado donde aterrice la aeronave, siempre que tenga razones fundadas para considerar que la persona ha cometido un acto que constituya una infracción grave. Para ello, deberá, cuando sea posible, informar con antelación a las autoridades del Estado receptor sobre su decisión, y suministrar las pruebas o informes que obren en su poder. Estas disposiciones consolidan un enfoque normativo que reconoce al comandante como figura de autoridad jurídica durante el vuelo, con capacidad para ejercer funciones de contención, disciplina e incluso de policía, en nombre de la seguridad colectiva.

Adicionalmente en el entorno aeroportuario, la Ley 26.102 establece dentro de su misión, funciones y facultades, en cuanto a las situaciones que se presentan en los aeródromos en el caso de Argentina, la intervención de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA) ante casos de alteración del orden, delitos o conductas que afecten la seguridad aeroportuaria, incluyendo la atención de pasajeros disruptivos que pongan en riesgo la seguridad y el normal funcionamiento del aeropuerto¹⁵. Asimismo, la Seguridad Privada¹⁶ del Concesionario cumple funciones complementarias, tales como la vigilancia y control del perímetro aeroportuario, la prevención de actos ilícitos y la colaboración en el mantenimiento del orden y la seguridad dentro de las instalaciones aeroportuarias, actuando en coordinación con la PSA y demás autoridades competentes.

seguridad de a bordo extranjeros a actuar en su territorio». Protocolo enmienda el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963. (2014, 4 de abril). UNODC. Publicado en: https://sherloc.unodc.org/cld/uploads/res/treaties/definitions/treaty/protocol_to_the_convention_on_offences_and_certain_other_acts_committed_on_board_aircraft_2014_html/Protocol_to_Aircraft_Convention_S.pdf

15 Artículo 2: «La Policía de Seguridad Aeroportuaria tiene por misión garantizar la seguridad y el orden en el ámbito aeroportuario, previniendo y reprimiendo delitos que afecten la integridad de las personas y bienes.» Artículo 3: «Corresponde a la Policía de Seguridad Aeroportuaria actuar en todo lo relativo a la seguridad en aeropuertos y aeródromos, incluyendo la prevención y control de situaciones que comprometan la seguridad pública y la seguridad operacional.» Artículo 4: «La Policía de Seguridad Aeroportuaria posee facultades para intervenir en hechos delictivos, alteraciones del orden público, y cualquier situación que comprometa la seguridad aeroportuaria, en coordinación con autoridades nacionales y aeroportuarias.» Ley 26.102, art. 2, 3 y 4, sobre misión, funciones y facultades de la Policía de Seguridad Aeroportuaria en el ámbito aeroportuario. Publicado en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26102-117238/actualizacion>

16 Ley N° 26.102 de Seguridad Aeroportuaria, artículos 4, 5 y 6; Decreto 1119/2010 sobre Servicios de Seguridad Privada en el ámbito aeroportuario. Publicado en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26102-117238/actualizacion> y <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/113948/texact.htm>

Cabe destacar que este tipo de conductas, según su gravedad, podrían eventualmente configurar delitos penales tipificados en la legislación nacional o internacional. Sin perjuicio de ello, este trabajo no abordará dicha dimensión, aunque resulta importante no perderla de vista en el análisis general.

II.3. ANÁLISIS DEL DECRETO.ASPECTOS POSITIVOS DE LA NUEVA NORMATIVA

Es destacable cómo el artículo 49 del Decreto contempla las conductas y diversos planos temporales, dejando en claro que la conducta del pasajero es jurídicamente relevante desde antes del abordaje y hasta la finalización del viaje.

Asimismo, el artículo otorga al transportador una facultad preventiva y correctiva a fin de preservar la seguridad aeronáutica, entendida como el conjunto de normas y procedimientos de naturaleza técnico-jurídica —de carácter preventivo y correctivo— tendentes a eliminar las causas que puedan afectar el desarrollo operativo normal y seguro del aerotransporte civil, y cuyo objetivo principal es proteger a las personas implicadas en la actividad aérea¹⁷. El mismo, no se limita a sancionar una infracción una vez consumada, sino que habilita a actuar frente a comportamientos que, a criterio razonable del operador, puedan derivar en un riesgo. Este enfoque se ajusta a la lógica preventiva del derecho aeronáutico, donde la seguridad no admite márgenes de tolerancia cuando está en juego la integridad de la operación y el derecho de los restantes pasajeros que comparten el viaje.

Por otro lado, el artículo introduce un aspecto no menor: la responsabilidad civil como consecuencia de una conducta disruptiva, dado que si se generan daños o perjuicios al transportador, éste queda habilitado a exigir la correspondiente reparación. Este texto permite un enfoque jurídico que no se limita al derecho sancionador interno del operador, sino que también incorpora la lógica del resarcimiento.

En este mismo sentido, el Artículo 38¹⁸ refuerza las facultades del transportador, al permitirle negar el embarque o limitar el transporte de un pasajero cuando, a su criterio

17 Folchi, M. O. (2015), Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil, Astrea, p. 116-117 pdf, quien a su vez cita a González Lebrero, Hernández Campos, Mapelli, entre otros, para fundamentar la naturaleza preventiva y correctiva de la seguridad aeronáutica.

18 ARTÍCULO 38.- NEGATIVA Y LIMITACIÓN DE TRANSPORTE. El Transportador puede negar el transporte de cualquier Pasajero y/o de su Equipaje por razones de estricta seguridad o si a su criterio, ejercido transparente y razonablemente, determina que: I) esta acción es necesaria para cumplir con una norma legal aplicable, Regulaciones u órdenes de cualquier Estado desde el cual, dentro del cual o hacia el cual se realizará el transporte; II) el Pasajero no posee la documentación debida o él mismo o dicha documentación no cumplen con las leyes, Regulaciones, disposiciones, exigencias o requisitos aplicables; III) la Tarifa aplicable o cualquier cargo o tasa no han sido abonados, o el Billete de Pasaje ha sido adquirido ilegalmente o falsificado; o IV) la conducta, edad o estado mental o físico del Pasajero es tal que: a. requiera asistencia especial no disponible por las Regulaciones del Transportador, o no disponible por el aeródromo de salida o llegada;

razonable y debidamente fundado, se verifiquen causas que comprometan la seguridad, el orden o el cumplimiento de normativas aplicables. Entre los supuestos contemplados se incluyen casos en los que el pasajero incurra en conductas disruptivas que puedan generar peligro o riesgo, ya sea para sí mismo, para otras personas o para la seguridad operacional. También se contemplan situaciones de desobediencia a las instrucciones del transportador o de negativa a someterse a controles de seguridad. La norma faculta, además, al transportador a resolver el contrato de transporte y denegar el embarque en vuelos futuros, lo que en la práctica habilita la conformación de registros o listas de pasajeros no admitidos, conocidas informalmente como «listas negras»¹⁹. Esta disposición se integra de manera coherente con el enfoque preventivo y resarcitorio del artículo 49, y configura una herramienta jurídica significativa para preservar la integridad del servicio y de los pasajeros que lo utilizan²⁰.

III. CASOS REALES QUE ENFRENTAN LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

Resulta imperativo destacar cómo la figura del pasajero disruptivo puede, de manera directa, comprometer gravemente la seguridad operativa de un vuelo.

Los casos que se presentan a continuación trascienden la mera anécdota; se erigen como contundentes advertencias que ilustran la capacidad de un único individuo para vulnerar la integridad de la aeronave y exigir a la tripulación intervenciones de emergencia de índole crítica.

b. presenta conductas disruptivas que puedan generar peligro o riesgo para sí mismo o para otras personas o propiedades o ponga en riesgo la seguridad operacional, o distraiga a la tripulación del normal cumplimiento de sus obligaciones; c. no cumple con las instrucciones del Transportador; o d. se ha negado a cumplir con un control de seguridad. En estos casos, el Transportador se reserva el derecho de resolver el contrato y a negar el embarque al Pasajero en vuelos futuros.» Poder Ejecutivo Nacional. (2024, 10 de septiembre). Decreto N.º 809/2024. Apruébase el Reglamento del contrato aéreo de pasajeros y equipaje (Anexo I). Boletín Oficial de la República Argentina. Publicado en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/313613/20240910>

19 Sobre el uso de listas negras por parte de las aerolíneas, Carlos María Vassallo señala que «la existencia de listas negras elaboradas por las compañías, que tienen como base la experiencia en la conducta de los pasajeros, no tiene reglamentación legal específica, pero su uso es reconocido como un medio preventivo que permite proteger a los usuarios del transporte aéreo y a la tripulación» Vassallo, Carlos. M. (2014, 9 de abril). Pasajeros disruptivos, insubordinados o perturbados. Comentario al fallo «Ropert Contreras, Isabel c/ Aerolíneas Argentinas s/ denuncia infraccional y demanda civil de indemnización de perjuicio». CEDAE. Publicado en: <https://cedaeonline.com.ar/2014/04/09/pasajeros-disruptivos-insubordinados-o-perturbados-comentario-al-fallo-opert-contreras-isabel-c-aerolineas-argentinas-s-denuncia-infraccional-y-demanda-civil-de-indemnizacion-de-perjuicio/>

20 Vassallo, C. M. (2025, 17 de julio). Comentario al Reglamento Decreto PEN 809/24. Derechos del usuario del transporte aéreo. CEDAE. Publicado en: <https://cedaeonline.com.ar/2025/07/17/comentario-al-reglamento-decreto-pen-809-24-derechos-del-usuario-del-transporte-aereo/>

Esta intensificación de casos reales no se circunscribe a hechos aislados, por el contrario, configura un patrón creciente y alarmante a nivel global, que demanda con urgencia la implementación de reformas normativas profundas para preservar la estabilidad y el control en el espacio aéreo

III.1. FLYBONDI

El 26 de junio de 2023, un vuelo de Flybondi con destino a Tucumán tuvo que desviarse al aeropuerto de Córdoba debido a la intensa niebla que impedía aterrizar en el aeropuerto Benjamín Matienzo. Durante el desvío, uno de los pasajeros, un joven tucumano, reaccionó de manera violenta: se levantó de su asiento y comenzó a gritarle al personal de a bordo, desoyendo las indicaciones del comandante. Al aterrizar en Córdoba, el pasajero fue retirado del avión y puesto a disposición de la Policía de Seguridad Aeroportuaria. La aerolínea informó que actuaron conforme a los protocolos para resguardar la seguridad del vuelo y de todos los pasajeros²¹

III.2. LATAM

El 16 de noviembre, durante un vuelo de Latam proveniente de Lima con destino a Córdoba, Argentina, un pasajero protagonizó un grave episodio de indisciplina a bordo. Según lo informado por Juan Pablo Viola de Cadena 3, el hecho ocurrió cuando la aeronave se preparaba para aterrizar y el individuo se negó a abandonar el baño, a pesar de los reiterados llamados de la tripulación para cumplir con las normas de seguridad durante esa fase del vuelo.

Tras varios minutos, el pasajero salió del baño visiblemente alterado, insultó y golpeó a un asistente de vuelo, generando conmoción entre los demás ocupantes. Parte de la agresión quedó registrada en video por otro pasajero, en el cual se lo escucha gritar improprios contra el tripulante. Luego, el hombre intentó justificarse ante el resto de los pasajeros utilizando un lenguaje inapropiado. A su llegada al aeropuerto, fue detenido por personal de seguridad y deberá presentarse ante la justicia federal²².

III.3. AVIANCA

El vuelo AV249 de Avianca, que cubría la ruta Bogotá-São Paulo, debió regresar al aeropuerto de origen debido al comportamiento disruptivo de dos pasajeros, quienes arrojaron un teléfono celular al pasillo provocando su sobrecalentamiento, lo que activó proto-

21 La Gaceta. (2023, 29 de junio). El escándalo de un joven tucumano en el avión: qué informó la compañía aérea tras el hecho. La Gaceta. Publicado en: <https://www.lagaceta.com.ar/nota/997014/sociedad/escandalo-joven-tucumano-avion-informo-compania-aerea-tras-hecho.html>

22 Guioteca. (2023, noviembre 18). Bochornoso incidente en vuelo de Latam por pasajero que agrede a sobrecargo. Publicado en: <https://www.guioteca.com/argentina/bochornoso-incidente-en-vuelo-de-latam-por-pasajero-que-agrede-a-sobrecargo/>

colos de emergencia²³. Ante esta situación, la tripulación decidió retornar para garantizar la seguridad de todos los ocupantes. Tras el aterrizaje seguro, los pasajeros fueron detenidos por las autoridades y la aerolínea inició acciones legales para resarcir los costos derivados del desvío y los daños ocasionados. Este caso ilustra el creciente problema que enfrentan las compañías aéreas con pasajeros disruptivos, cuyo número se ha incrementado notablemente en los últimos años, generando pérdidas económicas y afectando la operación segura de los vuelos²⁴.

En un comunicado oficial, Avianca informó que este hecho afectó a más de 150 pasajeros y causó importantes perjuicios materiales a la aeronave. La compañía inició una demanda civil por más de 90 mil dólares contra los responsables, buscando la reparación de los daños ocasionados. Además, la aerolínea enfatizó la necesidad de fortalecer la regulación contra conductas disruptivas para proteger la seguridad de pasajeros y tripulación, así como preservar la integridad operativa de los vuelos. Según Juan Esteban Kappaz, director de Operaciones de Vuelo, Avianca reitera su compromiso con la seguridad y reclama sanciones más severas para desincentivar este tipo de comportamientos, que han aumentado significativamente en los últimos años. La compañía subraya que ejercerá todas las acciones legales posibles para sancionar y prevenir estos actos²⁵, rechazando categóricamente cualquier violencia verbal o física a bordo.

En la práctica, se observa que la problemática va en aumento. Según cifras oficiales, entre 2021 y 2022 se registraron más de 7.000 casos de pasajeros disruptivos en vuelos de Estados Unidos, mientras que en Colombia en los últimos cuatro años los casos han crecido un 500%, coincidiendo con el fin de la pandemia²⁶.

Frente a esta realidad, el aumento y gravedad creciente de las conductas disruptivas subraya la necesidad urgente de adoptar políticas integrales que combinen prevención, sanción y reparación. Por ello, el presente análisis cobra especial relevancia al identificar las deficiencias del marco normativo actual y proponer herramientas jurídicas y opera-

23 Reyes Espinosa, D. E. (18 de julio de 2024). Avianca solicita crear listas de exclusión tras incidente en vuelo Bogotá-São Paulo. Infobae. Publicado en: <https://www.infobae.com/colombia/2024/07/18/avianca-solicito-listas-de-exclusion-aerea-y-regulacion-tras-el-regreso-forzoso-de-vuelo-bogota-sao-paulo-por-pasajeros-problematicos/>

24 Calderón Martínez, E. (2025, marzo 3). La importancia de sancionar a los pasajeros disruptivos en México: aprendamos de otros países. A21. Publicado en: <https://a21.com.mx/opinion/2025/03/03/la-importancia-de-sancionar-a-los-pasajeros-disruptivos-en-mexico-aprendamos-de-otros-paises/>

25 Avianca. (2025, enero 20). Avianca demanda civilmente a una pareja de pasajeros disruptivos por más de USD 90.000. Avianca. Publicado en: <https://www.avianca.com/es/sobre-nosotros/noticias-avianca/2025/enero-20/>

26 Forbes Colombia. (2024, julio 1). Pasajeros disruptivos: el rezago de la pandemia que amenaza la tranquilidad de los vuelos en todo el mundo. Forbes. Publicado en: <https://forbes.co/2024/07/01/negocios/pasajeros-disruptivos-el-rezago-de-la-pandemia-que-amenaza-la-tranquilidad-de-los-vuelos-en-todo-el-mundo>

tivas más efectivas para proteger la seguridad del vuelo, al personal aeronáutico y a los pasajeros.

III.4. CONSIDERACIONES GENERALES

Estos casos evidencian una cruda realidad sistémica: la respuesta del marco legal argentino ante estas conductas es insuficiente. Las acciones correctivas implementadas dependen, en gran medida, de la discrecionalidad del transportista y de la percepción subjetiva de la gravedad por parte de la Seguridad interviniente.

Lo más preocupante es la ausencia de un régimen progresivo de sanciones y de mecanismos administrativos claros y robustos que permitan, de manera efectiva, disuadir, sancionar y, fundamentalmente, prevenir la recurrencia de estas inaceptables conductas

IV. IMPACTO ECONÓMICO Y OPERATIVO PARA LAS AEROLÍNEAS

En los últimos años, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés)²⁷ ha reconocido que la problemática de los pasajeros insubordinados ha crecido de manera significativa y se ha convertido en una preocupación central para el sector aéreo global. La IATA (2023) señala que este fenómeno impone riesgos operacionales y de seguridad, así como impactos económicos para las aerolíneas y los Estados. Por ello, promueve un enfoque integral que incluye la armonización de normativas, la capacitación del personal y la implementación de medidas proporcionales y disuasorias para reducir los incidentes y proteger la seguridad de todos los actores involucrados.

La presencia de pasajeros disruptivos genera consecuencias directas e indirectas sobre las compañías aéreas, no sólo en términos de seguridad operacional, sino también por los costos asociados a desvíos, demoras, cancelaciones, interfiere en el descanso de la tripulación, perjuicio reputacional y litigios posteriores. A pesar de esto, el marco jurídico argentino no contempla mecanismos efectivos de reparación ni sanción al responsable, lo cual de existir no agravaría el problema.

Frente a esta situación, y de la práctica profesional, cuando se presenta un incidente a bordo, las aeronaves de las compañías que se encuentren en vuelo pueden verse obligadas a retornar al aeropuerto de origen, desviar el vuelo, realizar una escala no prevista o demorar la operación hasta que intervenga la autoridad competente.

27 IATA: «La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) es la asociación comercial de las aerolíneas del mundo, que representa a unas 350 aerolíneas y más del 80 % del tráfico aéreo mundial. Apoyamos diversas áreas de la actividad aeronáutica y contribuimos a la formulación de políticas del sector sobre cuestiones críticas de la aviación.» International Air Transport Association. (n.d.). IATA. Publicado en: <https://www.iata.org/en/about/>

Esto genera:

- Pérdida de slots en aeropuertos.
- Reprogramación de vuelo debido a fin de evitar que las tripulaciones no superen los máximos legales de jornada.
- Retrasos en cadena, afectando vuelos de conexión.
- Costos adicionales de combustible por esperas o desvíos.

IV.1. COSTOS INDIRECTOS Y REPUTACIONALES

Desde el punto de vista de la industria, los pasajeros disruptivos representan un desafío creciente. Durante la conferencia ALTA Aviation Law Americas 2024, distintos expertos coincidieron en que actualmente las aerolíneas deben absorber pérdidas significativas sin contar con herramientas legales eficaces para trasladar estos costos al pasajero responsable. Además, alertaron sobre la falta de armonización normativa en la región, lo que genera diferencias notorias entre países y dificulta una respuesta coordinada. En ese sentido, se destacó que no basta con que los Estados ratifiquen instrumentos internacionales como el Convenio de Tokio o el Protocolo de Montreal de 2014: es necesario que estos tratados se reflejen en normas penales y administrativas internas que permitan sanciones reales, incluidas multas y el reconocimiento expreso de la obligación del pasajero de resarcir los daños causados al transportador²⁸.

En línea con esta preocupación, resulta imprescindible analizar críticamente los efectos y limitaciones que presenta la nueva normativa frente a este fenómeno en aumento.

V. ASPECTOS NEGATIVOS DE LA NUEVA NORMATIVA

En Argentina, si bien podría pensarse que el régimen legal vigente no habilita plenamente a las aerolíneas a trasladar directamente al pasajero responsable los costos derivados de conductas disruptivas, esta afirmación debe matizarse. El Decreto N° 809/2024, que actualiza el marco normativo del transporte aéreo, contempla en su artículo 49 la responsabilidad civil del pasajero disruptivo, habilitando al transportador a reclamar la reparación por los daños y perjuicios ocasionados. No obstante, en la práctica, dicho reclamo suele canalizarse a través de la vía judicial civil, lo cual implica costos, demoras e incertidumbre en el resultado, factores que desalientan su uso frecuente. Esta realidad evidencia una brecha entre la normativa y su efectiva aplicación, destacando la necesidad de políticas públicas activas que provean a las aerolíneas de herramientas jurídicas claras y eficientes para resarcir integralmente los perjuicios causados por pasajeros disruptivos, fortaleciendo así la seguridad y la viabilidad operativa del sector.

28 ALTA. (2024). Pasajeros disruptivos y armonización de normas en el sector aéreo latinoamericano. Publicado en: <https://alta.aero/news/pasajeros-disruptivos-y-armonizacion-de-normas-en-el-sector-aereo-latino-americano>

VI. DERECHO COMPARADO: TENDENCIAS NORMATIVAS EN AMÉRICA

El abordaje jurídico de la figura del pasajero disruptivo ha ascendido, de manera inequívoca, a la categoría de agenda legislativa prioritaria en diversas jurisdicciones internacionales. Un análisis comparado de las normativas vigentes revela la existencia particularmente en lo que respecta a la eficacia de sus regímenes de sanción, las estrategias de prevención implementadas. Esta disparidad subraya la urgencia de adaptar y fortalecer el marco legal existente

VI.1. ESTADOS UNIDOS: SANCIONES ECONÓMICAS

Estados Unidos ha adoptado medidas firmes ante el aumento significativo de incidentes con pasajeros disruptivos, tanto en vuelo como en aeropuertos. En este último ámbito, la Administración de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos (TSA, por sus siglas en inglés) ha identificado que muchas de estas conductas se relacionan con la negativa al uso obligatorio de mascarillas, especialmente durante la pandemia. En el ámbito aéreo, la FAA establece —mediante el Título 14 del CFR— la prohibición de interferir, amenazar o agredir a la tripulación, y prevé multas de hasta USD 36.948 por infracción, conforme al Título 49 del USC y la Ley de Reautorización de la FAA (PL 115-254²⁹). Además, dicha ley amplió su alcance para incluir agresiones sexuales. Por su parte, el Código Penal Federal Según el Título 49, Sección 46504 del Código de los Estados Unidos, quien agrede o intimide a un miembro de la tripulación de vuelo puede ser sancionado con multas y hasta 20 años de prisión, con penas mayores si se emplea un arma peligrosa³⁰. La autoridad encargada de judicializar estas conductas es el Departamento de Justicia. Este modelo regulatorio integral evidencia un abordaje más robusto respecto de las faltas cometidas por pasajeros³¹.

VI.2. COLOMBIA PROYECTO DE LEY

Una de las iniciativas más recientes y ambiciosas en América Latina para abordar el fenómeno de los pasajeros disruptivos es el Proyecto de Ley 153 de 2024³² de la Cámara de Representantes de Colombia y actualizado con el proyecto de Ley 042/2024. Esta norma

29 Public Law 115-254, FAA Reauthorization Act of 2018, 115th Congress (2018). Publicado en: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/302/text>

30 Oficina de Gobierno de los Estados Unidos de América. (2011). United States Code. Title 49, Section 46504: Interference with flight crew members and attendants. Publicado en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2011-title49/html/USCODE-2011-title49-subtitleVII-partA-subpartiv-hap465-sec46504.htm>

31 Congressional Research Service. (2023). Unruly Airline Passengers. Publicado en: <https://www.congress.gov/crs-product/IF11949>

32 Congreso de la Nación de Colombia, Proyecto de Ley 153 de 2024.

busca no solo sancionar estas conductas, sino también proteger de manera integral a los trabajadores del sector aeronáutico, establecer mecanismos efectivos de prevención y resarcimiento, e introducir modificaciones clave al régimen contractual y legal vigente.

El Artículo 4 del proyecto de Ley 042/2024 introduce una modificación sustancial al régimen sancionatorio previsto en la Ley 105 de 1993, actualizando el contenido del Artículo 55. Entre las medidas destacadas, se autoriza a las empresas transportadoras a negar el embarque o restringir el acceso a futuros vuelos a aquellos pasajeros que incurran en conductas agresivas, intimidatorias o peligrosas, sin que ello implique una afectación arbitraria al derecho al transporte. Esta previsión habilita la creación de listas de no embarque —comúnmente denominadas listas negras— como herramientas preventivas para proteger tanto al personal aeronáutico como al servicio en general³³.

El nuevo texto del Artículo 55 establece que será la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil la encargada de imponer sanciones administrativas a personas físicas o jurídicas que violen los reglamentos aeronáuticos. Entre las sanciones previstas, se contemplan: amonestación, multas de hasta cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, suspensión o cancelación de permisos, matrículas, licencias y autorizaciones, así como restricciones temporales al servicio de transporte aéreo. Estas sanciones podrán aplicarse de manera acumulativa y serán agravadas en caso de reincidencia³⁴.

En casos de flagrancia, cuando la conducta del infractor represente una amenaza a la seguridad aérea o a la integridad del personal aeronáutico, la autoridad podrá adoptar medidas preventivas inmediatas, tales como el retiro forzoso de personas y bienes, en colaboración con las autoridades policiales. El artículo modificado incluye un párrafo especial que ordena al reglamento aeronáutico establecer criterios para la imposición de sanciones a pasajeros indisciplinados, perturbadores, disruptivos o insubordinados, con base en la tipificación de dichas conductas, el grado de responsabilidad y el respeto al debido proceso.

Asimismo, el Artículo 5 establece la obligatoriedad para las aerolíneas de denunciar estos hechos ante la autoridad competente, evitando que queden impunes o minimizados, y facilitando el inicio de investigaciones administrativas o penales según el caso.

Por otro lado, el Artículo 8 promueve la inclusión de cláusulas contractuales explícitas en los contratos de transporte aéreo, mediante las cuales el pasajero se compromete

33 Cámara de Representantes. (2024, 20 de febrero). Radicación Proyecto de Ley: por medio del cual se protege a las personas trabajadoras del sector aeronáutico, se previene y regula las conductas de pasajeros disruptivos en el sector aeronáutico. Cámara de Representantes. Publicado en: <https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2024-02/PL.353-2024C%20%28PASAJEROS%20DISRUPTIVOS%29.pdf>

34 Cámara de Representantes. (2024, 20 de febrero). Radicación Proyecto de Ley: por medio del cual se protege a las personas trabajadoras del sector aeronáutico, se previene y regula las conductas de pasajeros disruptivos en el sector aeronáutico. Cámara de Representantes. Publicado en: <https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2024-02/PL.353-2024C%20%28PASAJEROS%20DISRUPTIVOS%29.pdf>

a cumplir normas de convivencia y seguridad, y acepta que el incumplimiento de estas podrá derivar en la negación del servicio, sanciones económicas, o acciones legales. Esta previsión fortalece la seguridad jurídica del transportador al incorporar contractualmente la conducta del pasajero y prevenir posibles litigios.

A través del Proyecto de Ley 042 de 2024 cuenta con dos aprobaciones en el Senado de la República³⁵ faltan dos debates más. Esta iniciativa legislativa tiene como objetivo brindar una protección integral a las personas trabajadoras del sector aeronáutico, frente a agresiones, amenazas y actos de violencia por parte de pasajeros. Es un proyecto impulsado por las representantes Jennifer Pedraza y María Fernanda Carrascal, fue construido con un amplio respaldo multisectorial, que incluye a sindicatos (ACAV, SINTRATAC, ITF), aerolíneas comerciales (Avianca, Latam, Wingo, Copa), así como al Ministerio de Transporte, el Ministerio de Trabajo y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)³⁶. El diagnóstico que sustenta la propuesta surge de audiencias públicas, informes de sindicatos y encuestas que visibilizan un aumento alarmante de casos de violencia —tanto verbal como física—, en especial contra mujeres trabajadoras del sector.

VII. PROPUESTAS NORMATIVAS PARA FORTALECER EL RÉGIMEN ARGENTINO

Si bien el Decreto 809/2024 incorpora por primera vez en su Anexo I la categoría de «pasajero disruptivo» dentro de las definiciones legales del transporte aéreo nacional. Su falta de desarrollo a nivel operativo y sancionatorio limita su aplicación efectiva. La necesidad de avanzar en un marco complementario se vuelve urgente.

VII.1. PROPUESTA

1. Definición y Clasificación de Conductas Disruptivas. Incorporación de una clasificación de conductas disruptivas (leves, graves y muy grave) tomando como

35 Universidad Externado de Colombia. (2025, 22 de mayo). Proyecto de Ley No. 042 de 2024: Una decisión clave para la defensa de los usuarios del transporte aéreo en Colombia - Blog del Transporte e Infraestructura. Blog del Transporte e Infraestructura. Publicado en: <https://dertransporte.uexternado.edu.co/proyecto-de-ley-no-042-de-2024-una-decision-clave-para-la-defensa-de-los-usuarios-del-transporte-aereo-en-colombia/>

36 Prensa representante Mafe Carrascal. (2025, mayo 29). Pasajeros disruptivos: Protegiendo a los trabajadores del sector aeronáutico y promoviendo un viaje seguro. Cámara de Representantes. Publicado en: <https://www.camara.gov.co/pasajeros-disruptivos-protegiendo-a-los-trabajadores-del-sector-aeronautico-y-promoviendo-un-viaje>

base lo establecido el Decreto de Infracciones Nro. 816/2024³⁷, tomando las directrices de IATA y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)³⁸.

2. Establecimiento de un Régimen de Sanciones Administrativas con relación a la clasificación preestablecida de conductas leve, grave y muy grave. Estas sanciones implicarían lo siguiente:
 - Advertencia Expresa: Aplicable ante una primera infracción de carácter leve.
 - Multas Económicas: Imposición de multas determinadas por la autoridad por infracciones de acuerdo con su gravedad (ej. agresión verbal, incumplimiento reiterado de instrucciones de seguridad). Estas multas podrán aplicarse de forma concurrente con otras medidas.
 - Incorporación de cláusulas explícitas en los contratos de transporte y en la etapa previa al transporte, durante la compra-venta del pasaje, una leyenda que advierta al pasajero la aplicación automática de multas económicas en caso de que el pasajero incurra en conductas prohibidas.
3. A fin de mejorar la gestión de pasajeros disruptivos y mitigar los costos derivados de sus conductas podría ser la implementación de un registro compartido de pasajeros infractores, o «listas negras», accesible para todas las compañías aéreas que operan en el país y aquellas empresas internacionales que tengan un punto de aterrizaje y/o despegue dentro del territorio de la República.

Denegar el transporte a quienes demuestren comportamientos conflictivos representa una forma efectiva de prevenir gastos y daños futuros para la industria, ya que evita la exposición a casos repetidos. Si bien cada aerolínea puede mantener su propia lista negra, esta resulta limitada cuando un pasajero disruptivo actúa en otra compañía, pues

37 Poder Ejecutivo Nacional. (2024, 09 11). Decreto 816/2024 - Reglamento general de infracciones de la aviación civil. Publicado en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-816-2024-403920/texto>

38 En el plano internacional, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establecida en 1944 mediante el Convenio de Chicago, representa una iniciativa conjunta de los Estados miembros de las Naciones Unidas para abordar los desafíos de la aviación civil a nivel global. Su propósito principal es fomentar la seguridad operativa y promover la uniformidad normativa en el ámbito de la aviación internacional. La OACI se dedica al desarrollo de estándares, procedimientos y directrices destinados a garantizar la integración segura y eficiente de aeronaves tripuladas y no tripuladas en el espacio aéreo. Además de mantener y mejorar los estándares de seguridad existentes, brinda asistencia técnica a los Estados en la formulación de regulaciones aplicables a las operaciones aéreas no tripuladas. Asimismo, promueve espacios de discusión y cooperación internacional, orientados al intercambio de conocimientos y a la promoción de mejoras continuas en la industria aeronáutica.» Torres, K. Nicole. (2024, 19 de agosto). Movilidad aérea urbana: el reconocimiento normativo de una nueva realidad. En Guadalupe Hidalgo (Dir.), Suplemento Especial de Actualización en Derecho Aeronáutico (Nro. 1) Microjuris. Publicado en: https://admin-microjuris.com/revistas/aeronautico/Rev_Derecho_Aeronautico_01.pdf

no existe un mecanismo para que las empresas conozcan antecedentes fuera de su propio dominio, es decir, lo ocurrido en otras empresas. Por ello, resulta lógico y necesario avanzar hacia un sistema conjunto y centralizado de intercambio de datos que permita verificar y alertar a las compañías aéreas sobre pasajeros con historial de conductas que pongan en riesgo la seguridad y la operación. De este modo, se podrá actuar preventivamente, reduciendo la recurrencia de incidentes y fortaleciendo la seguridad aérea.

Para los casos inevitables o imprevistos, siempre estará disponible la vía de los reclamos y acciones legales para buscar la reparación de daños.

La presente propuesta, además de optimizar recursos, contribuiría a una respuesta más coordinada y eficiente frente a la problemática de los pasajeros disruptivos.

VIII. CONCLUSIONES

El fenómeno de los pasajeros disruptivos ha dejado de ser una excepción para consolidarse como una problemática recurrente y de creciente magnitud, con impacto directo en la seguridad operacional, en la tripulación interviniente y la experiencia del resto de los pasajeros. Su abordaje jurídico requiere una mirada integral, articulada y con un enfoque decididamente preventivo, que permita anticipar riesgos, actuar frente a ellos y garantizar mecanismos eficaces de resguardo y reparación.

El Decreto N.º 809/2024 ha significado un avance al incorporar por primera vez la figura del pasajero disruptivo en el régimen legal argentino y establecer facultades claras para el transportador. Sin embargo, como se ha desarrollado a lo largo de este trabajo, persisten vacíos normativos que comprometen la eficacia del sistema.

En una industria caracterizada por su alta sensibilidad a las interrupciones y su complejidad técnica y económica, cada incidente de este tipo genera consecuencias inmediatas: desvíos, demoras, cancelaciones, pérdidas económicas, litigios y desgaste institucional. Por ello, la protección jurídica de la actividad aerocomercial no puede considerarse una cuestión secundaria. Se impone una respuesta normativa moderna, coherente y coordinada, que reconozca la gravedad del problema y articule las herramientas necesarias para enfrentarlo con solvencia.

La adopción de un régimen sancionatorio gradual, económico, la implementación de registros o «listas negras» compartidos de pasajeros infractores, la tipificación clara de las conductas disruptivas y la inclusión de cláusulas contractuales específicas son medidas urgentes y viables. Pero su eficacia dependerá de una política pública comprometida con la seguridad, y la aviación comercial.

Solo a través de un marco legal robusto, articulado con estándares internacionales y diseñado con una mirada preventiva y reparadora, será posible afrontar este desafío creciente. De ese modo, se podrá resguardar no solo la integridad de las operaciones aéreas, sino también los derechos de quienes, con profesionalismo y compromiso, hacen posible que la aviación continúe siendo uno de los medios de transporte más seguros y eficientes del mundo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DOCTRINA

- Bart, E. (2021, 10 19). Text - H.R.302 - 115th Congress (2017-2018): FAA Reauthorization Act of 2018. Congress.gov. Publicado en: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/302/text>
- Calderón Martínez, E. (2025, 03 3). La importancia de sancionar a los pasajeros disruptivos en México: aprendamos de otros países. A21. Publicado en: <https://a21.com.mx/opinion/2025/03/03/la-importancia-de-sancionar-a-los-pasajeros-disruptivos-en-mexico-aprendamos-de-otros-paises/>
- Durán, C. B. (2024, 07 1). Pasajeros disruptivos, el rezago de la pandemia que amenaza la tranquilidad de los vuelos en todo el mundo. Forbes Colombia. Publicado en: <https://forbes.co/2024/07/01/negocios/pasajeros-disruptivos-el-rezago-de-la-pandemia-que-amenaza-la-tranquilidad-de-los-vuelos-en-todo-el-mundo>
- Folchi, M. O. (2015). Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil (1st ed.). Astrea.
- Prensa representante Mafe Carrascal. (2025, 05 29). Pasajeros disruptivos: Protegiendo a los trabajadores del sector aeronáutico y promoviendo un viaje seguro. Cámara de Representantes. Publicado en: <https://www.camara.gov.co/pasajeros-disruptivos-protegiendo-a-los-trabajadores-del-sector-aeronautico-y-promoviendo-un-viaje>
- Reyes Espinosa, D. E. (2024, 07 18). Un par de pasajeros problemáticos armaron desorden en un vuelo de Avianca: ahora la aerolínea pide implementar un listado de los que no deberían subirse a un avión. Infobae. Publicado en: <https://www.infobae.com/colombia/2024/07/18/avianca-solicito-listas-de-exclusion-aerea-y-regulacion-tras-el- regreso-forzoso-de-vuelo-bogota-sao-paulo-por-pasajeros-problematicos/>
- Torres, K. N. (2024, 08 19). Movilidad Aérea Urbana: el reconocimiento normativo de una nueva realidad. Microjuris. Publicado en: https://admin-microjuris.com/revistas/aeronautico/Rev_Derecho_Aeronautico_01.pdf
- Vasallo, C. M. (2025, 07 17). Comentario al reglamento decreto PEN 809/24 «Derechos del usuario del transporte aéreo». CEDAE. Publicado en: <https://cedaeonline.com.ar/2025/07/17/comentario-al-reglamento-decreto-pen-809-24-derechos-del-usuario-del-transporte-aereo/>
- Vassallo, C. M. (2014, abril 9). Pasajeros disruptivos, insubordinados o perturbados. Comentario al fallo «Ropert Contreras, Isabel c/ Aerolíneas Argentinas s/denuncia infraccional y demanda civil de indemnización de perjuicio. CEDAE. Publicado en: <https://cedaeonline.com.ar/2014/04/09/pasajeros-disruptivos-insubordinados-o-perturbados-comentario-al-fallo-ropert-contreras-isabel-c-aerolineas-argentinas-s-denuncia-infraccional-y-demanda-civil-de-indemnizacion-de-perjuicio/>

NORMATIVA

- Honorable Congreso de la Nación Argentina. (2006, 06 22). Ley de Seguridad Aeroportuaria. Ley 26.102 y modificaciones. Publicado en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26102-117238/actualizacion>
- Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. (89, 11 27). Resolución 1532/98. Condiciones Generales del Contrato de Transporte Aéreo. Infoleg Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/54791/norma.htm>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2016, 02 25). Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Publicado en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-9.pdf>
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (1963, 09 14). Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. United Nations Treaty Collection. Publicado en: <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-spanish.pdf>
- Poder Ejecutivo Nacional. (2010, 08 4). Decreto 1119/2010. Servicios de seguridad privada en el ámbito aeroportuario. InfoLEG Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/113948/texact.htm>
- Poder Ejecutivo Nacional. (2024, 09 10). Decreto 809/2024 - Reglamento del contrato aéreo de pasajeros y equipaje (Anexo I). Boletín Oficial de la República Argentina. Publicado en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/313613/20240910>
- Poder Ejecutivo Nacional. (2024, 09 11). Decreto 816/2024 - Reglamento general de infracciones de la aviación civil. Argentina.gob.ar. Publicado en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-816-2024-403920/texto>
- Código Aeronáutico Ley 17.285 y modificaciones. InfoLEG Información Legislativa. Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/24963/texact.htm>
- Protocolo enmienda el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963. (2014, 04 4). unodc.org. Publicado en: https://sherloc.unodc.org/cld/uploads/res/treaties/definitions/treaty/protocol_to_the_convention_on_offences_and_certain_other_acts_committed_on_board_aircraft_2014_html/Protocol_to_Aircraft_Convention_S.pdf
- Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte. (1998, 11 27). Resolución 1532/98. [Jus.gob.ar](http://jus.gob.ar). Publicado en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/54791/norma.htm>
- United States Congress. (2011). United States Code. Title 49, Section 46504: Interference with flight crew members and attendants. Publicado en: <https://www.govinfo>.

[gov/content/pkg/USCODE-2011-title49/html/USCODE-2011-title49-subtitleVII-partA-subpartiv-hap465-sec46504.htm](https://www.ecfr.gov/content/pkg/USCODE-2011-title49/html/USCODE-2011-title49-subtitleVII-partA-subpartiv-hap465-sec46504.htm)

United States Congress. (2018). Text - H.R.302 - 115th Congress (2017-2018): FAA Reauthorization Act of 2018. Congress.gov. Publicado en: <https://www.congress.gov/bills/115th-congress/house-bill/302/text>

ORGANISMOS

ALTA. (2024, 09 23). Pasajeros disruptivos y armonización de normas en el sector aéreo latinoamericano. ALTA. Publicado en: <https://alta.aero/news/pasajeros-disruptivos-y-armonizacion-de-normas-en-el-sector-aereo-latino-americano>

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). (n.d.). About Us. IATA. Publicado en: <https://www.iata.org/en/about/>

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). (2023, junio 3). Un transporte aéreo más seguro y más placentero para todos Guía para mitigar los incidentes con pasajeros insubordinados o perturbadores. iata.org. Publicado en: <https://www.iata.org/contentassets/b7efd7f114b44a30b9cf1ade59a02f06/iata-guia-manejo-incidentes-pasajeros-insubordinados.pdf>

Federal Aviation Administration. (2021, 10 19). Addressing Unruly Airline Passengers. Congreso.gov. Publicado en: <https://www.congress.gov/crs-product/IF11949>

Latin American and Caribbean Air Transport Association. (2024, 09 23). Pasajeros disruptivos y armonización de normas en el sector aéreo latino-americano. ALTA. Publicado en: <https://alta.aero/news/pasajeros-disruptivos-y-armonizacion-de-normas-en-el-sector-aereo-latino-americano&lan=es>

Otros Sitios Web

Avianca. (2025, 02 20). Avianca demanda civilmente a una pareja de pasajeros disruptivos por más de USD 90.000. Avianca. Publicado en: <https://www.avianca.com/es/sobre-nosotros/noticias-avianca/2025/enero-20/>

Cámara de Representantes. (2024, Febrero 20). Radicación Proyecto de Ley: «por medio del cual se protege a las personas trabajadoras del sector aeronáutico, se previene y regula las conductas de pasajeros disruptivos en el sector aeronáutico». Cámara de Representantes. Publicado en: <https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2024-02/PL.353-2024C%20%28PASAJEROS%20DISRUPTIVOS%29.pdf>

Universidad Externado de Colombia. (2025, 05 22). Proyecto de Ley No. 042 de 2024: Una decisión clave para la defensa de los usuarios del transporte aéreo en Colombia - Blog del Transporte e Infraestructura. Blog del Transporte e Infraestructura. Publicado en: <https://dertransporte.uexternado.edu.co/proyecto-de-ley-no-042-de-2024-una-decision-clave-para-la-defensa-de-los-usuarios-del-transporte-aereo-en-colombia/>



Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea

POR LUCIANO ROMERO¹ Y GUADALUPE HIDALGO²

MJ-DOC-18431-AR | MJD18431

Sumario: I. Introducción. II. Marco Jurídico Internacional. III. ¿Cuándo una mercancía debe considerarse peligrosa? IV. Marco Legal Argentino. V. Etiquetas de Peligro. VI. Etiquetas de Manipulación. VII. Segregación. VIII. Conclusión. IX. Referencias bibliográficas.

I. INTRODUCCIÓN

Durante gran parte de la historia de la civilización humana, el comercio y el transporte, constituyeron dos fenómenos sociales fundamentales en el desarrollo de las mismas. Desde épocas tempranas, las sociedades humanas establecieron redes de intercambio que permitieron la circulación de bienes, tecnologías, conocimientos, ideas y prácticas culturales. Estos sistemas no sólo satisfacían necesidades materiales de los habitantes, sino que servían para fortalecer alianzas políticas y relaciones interregionales.

Los factores que influyeron en el desarrollo de la actividad comercial y del transporte en las antiguas civilizaciones, se vinculaban con la especificidad en la producción de bienes de cada región y el acceso limitado a los recursos.

1 Despachante de Aeronaves. Supervisor de Rampa. Fuerza Aérea Argentina. Instructor de Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (CURRENT OACI N°69). Docente de la Asignatura "Mercancías Peligrosas" en las carreras de Piloto Privado y Piloto Comercial de Avión (PPA/PCA) en la Escuela de Vuelo del Aeroclub Córdoba CIAC III.

2 Abogada (UNC). Escribana (US21). Magíster en Derecho Procesal (US21). Especialista en Derecho Aeronáutico, Espacial y Aeroportuario (INDAE - UNDEF). Doctoranda en Derecho (UK). Docente de la Asignatura "Legislación y Documentación Aeronáutica" en las carreras de Piloto Privado y Piloto Comercial de Avión (PPA/PCA) en la Escuela de Vuelo del Aeroclub Córdoba CIAC III. Miembro de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial. Autora de varios artículos en la materia. email: ab.hidalgoguilherme@gmail.com

Ello permitió el desarrollo de tecnologías e invenciones que sirvieron, con el transcurso de los años, para potenciar el transporte de personas, mercaderías y cosas de un lugar a otro, promoviendo el desarrollo económico, político y social de los pueblos. Ejemplo de ellos, se puede mencionar, la invención de la rueda, de los barcos a vela y remo, el surgimiento de la escritura y la aparición de las primeras monedas de cambio. Estos sistemas primitivos sentaron las bases del intercambio global moderno de bienes y mercancías.

En la actualidad, y tras varios siglos de avance tecnológico y científico, que permitió el desarrollo del transporte de personas, equipajes y cosas por vía aérea, es posible detenerse a hablar del transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Pero, este tipo de transporte requiere de regulaciones estrictas para garantizar la seguridad de las personas, las aeronaves, las instalaciones y el medio ambiente. De hecho, estas normas son esenciales para prevenir accidentes y minimizar riesgos asociados con sustancias peligrosas durante su transporte.

Tanto en Argentina, como a nivel internacional, existen marcos regulatorios que establecen requisitos específicos para el manejo de mercancías por vía aérea, los que deben ser observados y aplicados con total rigurosidad, y así, cumplir con los estándares de seguridad en el transporte de dichas mercancías.

El objetivo general del presente artículo consiste en identificar qué mercancías son consideradas por la reglamentación como mercancías peligrosas y, por tanto, ¿cuales son susceptibles de ser transportadas por vía aérea? ¿Bajo que condiciones de seguridad? ¿Cuáles directamente está prohibido su transporte por vía aérea? Asimismo, se indaga respecto de los requisitos que deben observar los cargadores a los fines de poder transportar mercancías peligrosas por vía aérea, como así también, los protocolos a seguir para su manipulación, embalaje, depósito, transporte e incluso, los procedimientos a seguir en caso de incidente/accidente.

II. MARCO JURIDICO INTERNACIONAL

II.A. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

La OACI, organismo dependiente de las Naciones Unidas, es responsable de establecer normas internacionales para la aviación civil, incluyendo el transporte de mercancías peligrosas. Su documento clave en este tópico, es el Anexo 18, que detalla las directrices para el transporte seguro de estas mercancías.

Asimismo, OACI ha redactado las Instrucciones técnicas para el transporte seguro, conocidas como “Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea” (Doc 9284 y su suplemento) constituyendo el marco técnico que contiene una serie de instrucciones en las que se mencionan:

- Categorías de mercancías peligrosas: Clasificación en nueve clases que se detallaran líneas más abajo, como explosivos, gases, líquidos inflamables y materiales radiactivos, entre otros.

- Requisitos de embalaje: Los embalajes deben ser aprobados y capaces de contener las mercancías de manera segura, evitando derrames o filtraciones.
- Marcado y etiquetado: Cada paquete debe incluir marcas, que brindan información específica sobre contenido y especificaciones de embalaje, y etiquetas asociadas a los peligros que contiene y su tratamiento especial.
- Documentación: Una declaración escrita que indique las mercancías peligrosas transportadas y cumpla con los estándares internacionales.
- Capacitación: Programa obligatorio de entrenamiento para el personal involucrado en el manejo y transporte aéreo.

El objetivo primordial de este documento internacional, consiste en garantizar el transporte seguro, eficiente y estandarizado de mercancías peligrosas por vía aérea, mediante requisitos técnicos y operativos aplicables a transportistas, expedidores, operadores de carga y autoridades regulatorias de cada Estado, sirviendo, en definitiva, de guía para la armonización de sus legislaciones internas y en total consonancia con estas disposiciones internacionales.

II.B. ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO (IATA)

En el año 1953 las líneas aéreas miembros de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) reconocieron el hecho que, transportar por vía aérea artículos y sustancias con propiedades peligrosas podrían afectar la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y de las aeronaves. En este sentido, desarrollaron la primera reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea llamada "Regulaciones de artículos restringidos" publicada recién en el año 1956, basándose para su redacción, en la experiencia obtenida en otros medios de transporte (marítimo-terrestre).

Actualmente, IATA complementa las normas de la OACI con sus propias directrices, conocidas como las Regulaciones sobre Mercancías Peligrosas (DGR, por sus siglas en inglés) —Edición N° 66—. Estas regulaciones son disposiciones ampliamente utilizadas por aerolíneas y operadores aéreos internacionales y establecen requisitos específicos para el transporte de mercancías por vía aérea.

Este cuerpo de regulaciones cuenta con diez secciones:

- 1) Aplicabilidad (Información general sobre el manual, definiciones, responsabilidades de las partes involucradas)
- 2) Limitaciones (Limitaciones generales y específicas para el transporte de mercancías peligrosas, lo que está prohibido, exento o restringido).
- 3) Clasificación (Clasificación de las mercancías peligrosas en las 9 clases según su peligro)
- 4) Identificación (Cómo identificar correctamente una mercancía peligrosa (nombre propio, número UN/ID, etiquetas, etc.).

- 5) Embalaje (Requisitos de embalaje, incluyendo instrucciones detalladas y tipos de embalajes permitidos.)
- 6) Especificaciones de embalaje (Especificaciones de los envases y pruebas de rendimiento que deben cumplir.)
- 7) Marcado y Etiquetado (Requisitos para el marcado y etiquetado externo de los bultos.)
- 8) Documentación (Documentos requeridos, como la declaración del remitente y la guía aérea.)
- 9) Manipulación (Procedimientos para la manipulación adecuada de las mercancías peligrosas durante el transporte.)
- 10) Material Radiactivo (Requisitos específicos para el transporte de materiales radiactivos Clase 7)

Como organismo internacional privado que nuclea a un gran número de empresas transportadoras por vía aérea que operan a nivel global (aproximadamente un 90%) debe velar por la seguridad en el transporte de personas, mercaderías y cosas.

En consecuencia, exige a los pasajeros, al momento de realizar el “Check in” para el embarque al avión, realizar una declaración de los elementos, materiales y cosas que transporta en su equipaje —tanto de mano como el despachado en bodega—. Realiza una lista de elementos que por su naturaleza y propiedades, tiene prohibido el pasajero transportar por vía aérea, conforme las disposiciones internacionales mencionadas, que el pasajero debe contemplar no llevar consigo. Las compañías aéreas están obligadas a seguir estas reglamentaciones internacionales, justamente, por respeto al principio de seguridad operacional que la aviación persigue.

Las disposiciones de IATA sobre mercancías peligrosas constituyen un sistema integral y dinámico, orientado a minimizar los riesgos asociados al transporte aéreo de sustancias peligrosas. Su cumplimiento requiere un conocimiento técnico riguroso, una planificación logística precisa y una responsabilidad normativa compartida entre todos los actores de la cadena de suministro aérea. La estandarización internacional que ofrece IATA DGR es esencial para garantizar la seguridad operacional, la protección medioambiental y la eficiencia del comercio aéreo global.

Como mencionan, Ardila Gómez y Pérez Moreno (2011), las empresas de transporte aéreo han incorporado dentro de sus políticas corporativas y como objetivo primordial, el brindar a sus clientes un ambiente de seguridad en el transporte aéreo de pasajeros, carga y equipaje; que les proporcione un aura de tranquilidad. Es por ello, que esta situación cobra importancia significativa en el manejo adecuado de las mercancías peligrosas.

No obstante, refieren, que poco se habla de la presión y manipulación que tienen de los clientes. En muchos casos ocultan la mercancía peligrosa presentándola como carga general, para ahorrar costos de envío. Siendo que por su naturaleza, como se verá más adelante, estas requieren de embalajes o cajas especiales, bastante costosos y exclusi-

vamente avalados por Naciones Unidas, con materiales adsorbentes por si ocurre un derrame o destilación de la mercancía durante el transporte.

Es por ello que, la normativa en cuestiones de responsabilidad, permite que el transportador aéreo, pueda negarse al traslado de mercaderías peligrosas si considera que el riesgo es muy grande para su aeronave, tripulación, pasajeros y carga. Además, se dispone que el transportador no será responsable por daños o pérdidas causados por mercaderías peligrosas, si el carácter de éstas no le fue comunicado por el cargador o si la información fue inexacta o insuficiente o si existieron fallas en el embalaje especial o si el daño o pérdida proviene de vicio propio de la mercadería transportada u otros hechos que impliquen culpa del cargador (además de los clásicos eximentes por fuerza mayor). En estos casos, deberá probar que él y sus dependientes han tomado todas medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas (Bloch, s/f).

III. ¿CUÁNDO UNA MERCANCÍA DEBE CONSIDERARSE PELIGROSA?

Ahora bien, hasta aquí se ha mencionado la regulación internacional pero no se ha definido qué se entiende por mercancía peligrosa. Para ello, se abordará un enfoque mixto, combinando definiciones de tipo técnico, normativo y académico.

La OACI define a las mercancías peligrosas como “aquellos artículos o sustancias que pueden constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figuran en la Lista de Mercancías Peligrosas o que están clasificadas conforme a las Instrucciones Técnicas.”³ Esta definición es la base para el transporte aéreo internacional y es adoptada también por IATA en sus reglamentos.

Por su parte, Naciones Unidas, en su “Libro Naranja” que sirve como referencia global para todos los modos de transporte (aéreo, terrestre, marítimo), considera que: “Las mercancías peligrosas (también denominadas materiales peligrosos o HazMat) son sustancias u objetos que, debido a sus propiedades químicas o físicas, representan un riesgo significativo para la salud humana, la seguridad, las infraestructuras y/o el medio ambiente cuando son transportados.”⁴

Mientras tanto, la doctrina especializada refiere a las mercancías peligrosas como “productos o materiales con propiedades físico-químicas y/o biológicas que, durante su transporte, almacenamiento o manipulación, pueden causar daños significativos a personas, bienes o al ambiente, y por ello requieren medidas de control técnico y regulatorio específicas.” (Rodríguez y Sánchez, 2021).

Gonzalez (2019), a su vez, comparte la definición de los autores anteriores pero le adiciona que “deben ser clasificados, etiquetados y gestionados bajo estrictas regulaciones internacionales y protocolos técnicos.”

3 OACI, Doc 9284, Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, Parte 1, Cap. 1.1.1.

4 Naciones Unidas. Recomendaciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas – Reglamentación Modelo, (Libro Naranja) ST/SG/AC.10/1/Rev.23, 2023, Cap. 1.2.

Por su parte Ortega y Suárez (2016), las definen teniendo un enfoque multiriesgo como “todos aquellos productos que, por su reactividad, toxicidad, inflamabilidad, radiactividad u otras propiedades, exigen medidas de seguridad específicas en su traslado, manipulación o almacenamiento, debido al potencial de generar accidentes graves o impactos ambientales.” Como se puede observar, estas definiciones van más allá del marco legal, integrando enfoques desde la ingeniería, la gestión logística y la seguridad operacional.

Según la normativa internacional mencionada, las mercancías peligrosas se clasifican según el tipo de peligro: Explosivos (Clase 1); Gases inflamables, no inflamables, tóxicos (Clase 2); Líquidos inflamables (Clase 3); Sólidos inflamables, sustancias que reaccionan espontáneamente o en contacto con el agua emiten gases inflamables (Clase 4); Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos (Clase 5); Sustancias tóxicas e infecciosas (Clase 6); Material radiactivo (Clase 7); Sustancias corrosivas (Clase 8); Misceláneos, como pilas de litio, hielo seco, sustancias peligrosas para el medioambiente, etc. (Clase 9).

De lo expuesto, ya se observa con claridad, la importancia que reviste la temática y la necesidad de contar con personal capacitado para el tratamiento de este tipo de mercaderías. Como se ha descrito, se trata de una actividad sumamente técnica y especializada, en la cual, el acondicionamiento, el almacenamiento y transporte —en este caso en la bodega de un avión— exigen una serie de precauciones a tener en cuenta, a los fines de reducir los factores de riesgo que originan.

Como refiere Bloch (s/f) para su tratamiento práctico, es importante identificar, en primer lugar, materiales peligrosos en sí mismos de los peligros pueden resultar de la combinación de dos o más materiales, inclusive, sin ser ninguno de ellos considerado peligroso en forma aislada. En segundo lugar, cabe mencionar que una mercancía puede tener diferentes propiedades y ser simultáneamente corrosiva y venenosa, inflamable y tóxica, etc.,

Por ello, continúa el autor anterior señalando, que otro tipo de riesgo es el producido por la contaminación de las cargas por sus fuertes emanaciones, por malos cierres de sus envases o embalajes o por ser insuficiente la barrera material de los mismos que logra entrar en contacto con otras mercaderías, en carga compartida, produciéndose la alteración o desnaturalización de sus propiedades y eventuales daños a la carga, a las personas, a la aeronave o al ambiente. Solo personal preparado y capacitado para conocer respecto de estas reacciones químicas que pueden originarse durante toda la cadena logística de almacenamiento, carga, transporte y descarga de la mercancía peligrosa, son quienes pueden dar prontas soluciones y velar por la seguridad operacional en vuelo, de allí su vital importancia.

Cabe destacar que estas regulaciones, tiene su origen en catástrofes ya ocurridas en el transporte de este tipo de mercancías y que, en gran medida, han marcado el norte a seguir en las regulaciones que rigen la actividad, con el objetivo de evitar su repetición.

Ahora bien, sin perjuicio de las medidas especiales que se deben tomar para transportar mercaderías peligrosas por vía aérea, existen una serie de mercancías cuyo transporte está prohibido en el modo aéreo. Ello lleva a introducir el concepto de “materiales sensibles”, que son definidos por IATA como aquellos con riesgo elevado o que requieren manejo especializado, debido a que sus propiedades físico-químicas, reactividad, toxi-

cidad o implicaciones regulatorias, requieren tratamiento especial en su manipulación, embalaje, documentación y transporte.

El primero de ellos son las pilas o baterías de litio (Clase 9, UN3480/3481, UN3090/3091). Dentro de los principales riesgos potenciales se observa el incendio térmico por cortocircuitos, sobrecalentamiento o daño físico y una gran sensibilidad a la presión y temperatura en altitud. A diferencia de un incendio común, este es un proceso en cadena que se auto-perpetúa y es extremadamente difícil de controlar. Pero, ¿cómo funciona la fuga térmica?

- Inicio: Un cortocircuito, un daño físico (un golpe o aplastamiento), una sobrecarga o un defecto de fabricación pueden causar un sobrecalentamiento en una sola celda de la batería.
- Reacción en Cadena: Al alcanzar una temperatura crítica, la celda libera de forma violenta toda su energía almacenada. Este proceso genera un calor intenso que se propaga a las celdas vecinas, provocando que también entren en fuga térmica.
- Incendio: La reacción produce gases inflamables y puede alcanzar temperaturas superiores a los 600°C. Esto no solo provoca un incendio de alta intensidad, sino que en ocasiones puede causar explosiones que expulsan metralla de la carcasa de la batería y del dispositivo.

Teniendo en cuenta dichas cuestiones, ¿por qué es especialmente peligroso ello en un avión? Se debe a que es imposible de extinguir con métodos convencionales. Los extintores de Halón —de uso estándar en las bodegas de carga de los aviones— no son efectivos para suprimir un incendio de baterías de litio, ya que la reacción química produce su propio oxígeno, permitiendo que el fuego arda sin necesidad de aire externo. Provoca un gran humo tóxico y denso y puede inundar la cabina o la bodega de carga en segundos, incapacitando a la tripulación y obstruyendo la visibilidad. Además, cabe recordar que una cabina o bodega de avión puede estar a 30.000 pies de altura, lugar donde no hay posibilidad de escapar ni de asistencia de los servicios de emergencia, con lo cual, es la tripulación la que debe manejar la situación con recursos limitados, tornándose un evento sumamente peligroso.

Para poder brindar condiciones de seguridad en el transporte aéreo de estos elementos mencionados, se publicaron regulaciones específicas, tales como: la prohibición de estas baterías en algunos vuelos de pasajeros, una serie de instrucciones de embalaje (IATA IE 965 a 970), y limitaciones de cantidad por bulto y requisitos de prueba (Manual de Pruebas y Criterios de la ONU, Parte III, sub-sección 38.3.)

La normativa distingue principalmente entre: 1) Baterías instaladas en un equipo y baterías de repuesto (sueltas); 2) Baterías de ion de litio (Recargables), encontradas en laptops, celulares, cámaras, drones, cuya potencia se mide en vatios-hora (Wh); y 3) baterías de metal de litio (No recargables), encontradas en relojes, calculadoras, llaves de auto. Se mide por su contenido de litio en gramos (g).

Por ejemplo,

- a) baterías instaladas en un dispositivo electrónico (Ej: Celular, Laptop, Cámara), están permitidas ser transportadas en equipaje de mano, y si bien también está permitido en equipaje de bodega, el dispositivo debe estar completamente apagado y protegido contra activación accidental;
- b) baterías de repuestos o sueltas (Incluye "power banks") está permitido transportarlas en equipaje de mano pero con restricciones. Deben estar protegidas individualmente (en su empaque original, con cinta en los terminales o en bolsas separadas) para evitar cortocircuitos. Mientras que está totalmente prohibido transportarlas en equipaje de bodega;
- c) en cuanto a cigarrillos electrónicos y dispositivos de vapeo, está permitido transportarlos en equipaje de mano, pero su uso y recarga a bordo están prohibidos. Su transporte en equipaje de bodega está prohibido.

Ahora bien, también existen límites de potencia, que siempre habrá que verificar previamente con la aerolínea:

- a) Hasta 100 Wh (ion litio) / 2g (metal litio): Generalmente se permiten sin necesidad de aprobación de la aerolínea, aunque puede haber un límite en la cantidad de baterías de repuesto (usualmente 20 por pasajero);
- b) Entre 100 Wh y 160 Wh: Se requiere aprobación previa de la aerolínea. Usualmente se limita a 2 baterías de repuesto por pasajero. Son comunes en equipos audiovisuales profesionales y baterías de drones de alta capacidad;
- c) Más de 160 Wh: Está totalmente prohibido para pasajeros. Solo pueden ser transportadas como carga bajo condiciones muy estrictas.

Cabe destacar que muchas baterías de litio están prohibidas de transportar como carga en aviones de pasajeros y solo pueden volar en aviones de carga ("Cargo Aircraft Only") porque su riesgo es más controlado.

En segundo lugar, es posible mencionar a las sustancias infecciosas (Clase 6.2, UN2814, UN2900, UN3373). Su principal peligro es el contacto biológico con el personal de la carga, tripulación o entorno, en caso de derrame o ruptura del embalaje. Puede ser, una sustancia biológica que afecta a seres humanos, o solo a animales o material biológico de diagnóstico.

En tercer lugar, el material radiactivo (Clase 7, UN2910-UN2915), cuyos peligros a la salud de los seres vivos y al ambiente son severos, generando daños irreversibles por la sola exposición a radiación ionizante, por lo que se exige un blindaje específico según el nivel de radiación y tipo de bulto. Requiere además, un permiso de transporte especial.

En cuarto lugar, las sustancias criogénicas (Clase 2.2, UN1977: Nitrógeno líquido, UN1073: Oxígeno líquido), incluye peligro de asfixia, quemaduras criogénicas, y expansión por evaporación sobre todo para el personal que lo manipula como para la tripulación y pasajeros. Requieren ser transportados en un tipo de contenedor de presión ventilados. Su transporte generalmente se encuentra limitado a aeronaves de carga.

En quinto lugar, las sustancias tóxicas por inhalación (Clase 6.1, UN1051: Cloruro de hidrógeno, UN1185: Arsina), son sustancias de una gran toxicidad aun en cantidades ínfimas. En caso de fuga, su inhalación puede ser letal para el ser humano. Requiere ser transportado en embalajes especiales con válvulas de seguridad, generalmente está prohibido su transporte en vuelos comerciales de pasajeros y requieren además, de una autorización previa y especial de la autoridad aeronáutica nacional.

IV. MARCO LEGAL ARGENTINO

En Argentina, la normativa que regula el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea está basada en la Ley Nacional de Aeronáutica (Ley N° 17.285) —Código Aeronáutico Argentino— y en las regulaciones emitidas por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), específicamente en su parte N° 18 titulada “Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea”.

La ANAC, es el organismo a nivel nacional, encargado de supervisar y controlar el transporte aéreo en el país, incluyendo el manejo de mercancías peligrosas. Por supuesto que adopta como propia y de carácter obligatorio toda la regulación internacional desarrollada y exige su cumplimiento y aplicación en la práctica cotidiana del transporte de carga de mercancías peligrosas.

La Resolución N° 265/2019 de la ANAC, establece los procedimientos para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea, incluyendo requisitos de embalaje, etiquetado, documentación y capacitación del personal.

IV.A. REQUISITOS DE EMBALAJE Y ETIQUETADO

EMBALAJE

Se define como “embalaje”, a uno o más recipientes y todos los demás elementos o materiales necesarios para que el o los recipientes puedan desempeñar su función de contención y demás funciones de seguridad al transportar una mercadería.

Para asegurar la máxima seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas, es necesario que el embalaje tenga un certificado de aprobación, para que sea aceptado en todo el mundo. Su aprobación se obtiene en un Centro de Pruebas y Ensayos autorizado.

La obtención de un certificado se puede resumir en 9 pasos:

1. Completar un formulario y enviarlo al organismo que va a efectuar la homologación.
2. Presentar algunas muestras del embalaje para las pruebas.
3. Medición del embalaje y comprobación de sus componentes.
4. Identificación y evaluación de los sistemas de cierre.
5. Realización de las pruebas para comprobar cómo responde el embalaje a la caída, a la presión, de estanqueidad en el caso de los que contienen líquidos, etc.
6. Comprobación de que se han hecho correctamente todas las pruebas exigidas y sus resultados.
7. Elaboración de conclusiones.
8. Informe final de las pruebas.
9. Emisión de la marca y del certificado.

Excepto se trate de un envío de Mercancías Peligrosas en cantidades exceptuadas, el uso del embalaje adecuado está determinado en las Instrucciones de Embalaje ubicadas en la sección N° 5 EMBALAJES del Manual IATA DGR.

En general, los bultos deben contener las siguientes marcas:

1. Nombre apropiado de expedición (Proper Shipping Name): En inglés, en mayúsculas (ej.: LITHIUM ION BATTERIES)
2. Número UN/ID: Por ej., UN3480
3. Nombre y dirección del remitente y destinatario: Visibles
4. Cantidad neta/bruta: Valor expresado en kg o l
5. Especificaciones de embalaje: Cantidad Limitada. Embalaje UN.

V. ETIQUETAS DE PELIGRO

Cuando se trate de objetos o sustancias que figuran por su nombre en la Lista de mercancías peligrosas, se les debe fijar una etiqueta indicativa por cada uno de los peligros que reúna. No obstante, las disposiciones especiales podrán también prescribir una etiqueta de peligro secundario. Cuando no se indique ningún peligro de esta índole, podrán eximir del requisito de una etiqueta de peligro secundario, cuando este peligro figure en la Lista de mercancías peligrosas.

Así pues, las etiquetas tienen un tamaño de 100 mm x 100 mm, y cada sustancia tiene su etiqueta representativa con forma de rombo. ¿Y esto a que se debe?

Visibilidad universal

- El rombo es una forma fácilmente reconocible, incluso desde lejos o en movimiento.
- Permite una lectura rápida del tipo de peligro por parte de personal de carga, pilotos, bomberos, y equipos de emergencia.

Espacio óptimo para información

Permite incluir: símbolo gráfico (pictograma), número de clase en la parte inferior, fondo de color contrastante.

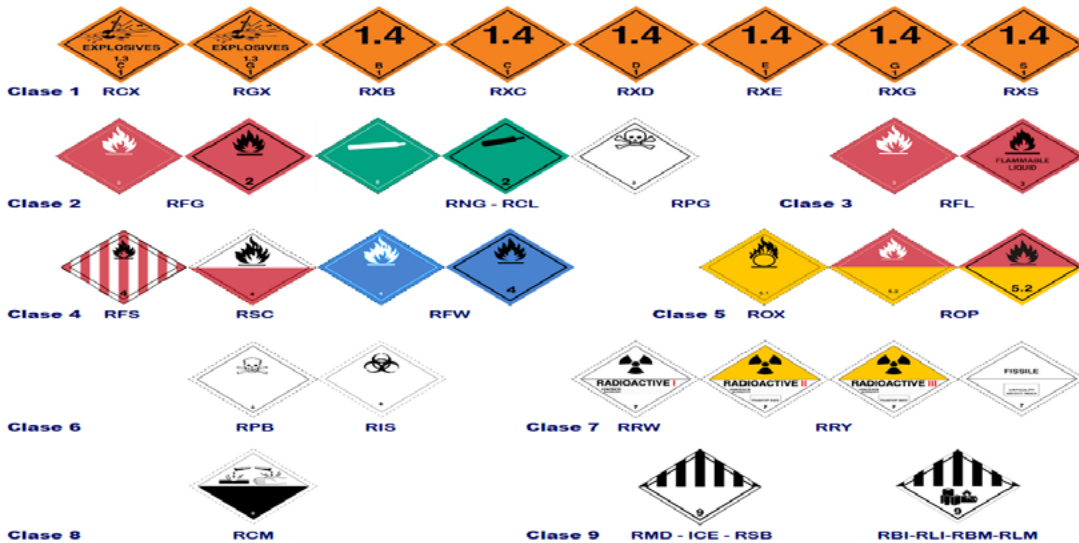
Color de fondo

Cada color comunica un tipo de peligro específico. Los colores no son aleatorios; están definidos por la ONU y recogidos en el manual IATA DGR, como a continuación se describe en el siguiente cuadro e imágenes:

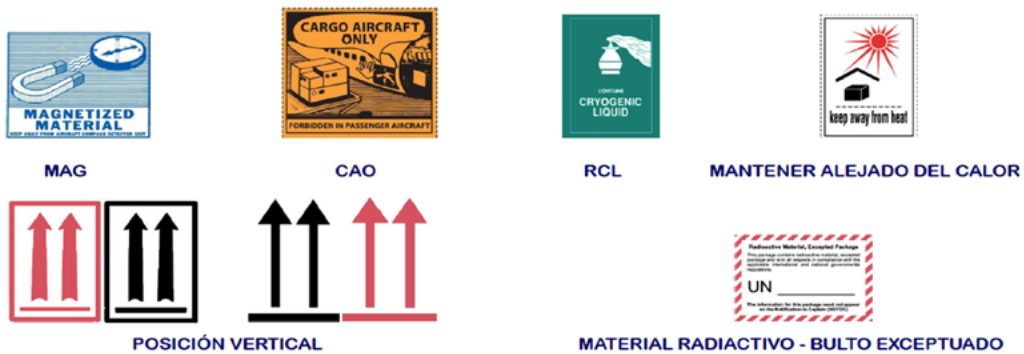
Clase	Tipo de peligro	Color principal	Significado
1	Explosivos	Naranja	Alerta/riesgo extremo
2.1	Gases inflamables	Rojo	Fuego/peligro de combustión
2.2	Gases no inflamables	Verde	Sustancia presurizada, no inflamable
2.3	Gases tóxicos	Blanco con calavera negra	Veneno/muerte
3	Líquidos inflamables	Rojo	Fuego/inflamación
4.1	Sólidos inflamables	Rojo con franjas blancas	Combustión fácil
4.2	Sustancias susceptibles de combustión espontánea	Mitad superior blanca, mitad inferior roja	Blanco: reactividad al aire / Rojo: inflamabilidad
4.3	Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables	Azul	Azul: reacción peligrosa con el agua
5.1	Comburentes	Amarillo	Riesgo de provocar fuego
5.2	Peróxidos orgánicos (altamente inestables, oxidantes)	Mitad superior roja, mitad inferior amarilla	Rojo: inflamabilidad / Amarillo: oxidante
6.1	Sustancias tóxicas	Blanco	Veneno grave

Clase	Tipo de peligro	Color principal	Significado
6.2	Sustancias infecciosas	Blanco	Riesgo biológico: contienen microorganismos patógenos capaces de causar enfermedades graves en humanos o animales
7	Materiales radiactivos	Amarillo y blanco, o completamente amarillo, según el tipo (categoría I, II o III)	Amarillo: radiación / Blanco: baja actividad
8	Corrosivos	Blanco y negro	Daña piel y materiales
9	Misceláneos	Blanco y negro a rayas o medio blanco	Riesgos diversos

Exceptuando el caso de las etiquetas correspondientes a radiactivos y manipulación, el texto que indica la naturaleza del peligro en la etiqueta es opcional.



Exceptuando el caso de las etiquetas correspondientes a radiactivos y manipulación, el texto que indica la naturaleza del peligro en la etiqueta es opcional.



En resumen: la forma romboidal sirve para una identificación rápida y representa un estándar internacional. Mientras que los colores comunican el tipo y nivel de peligro de forma visual e inmediata. Esto, sin lugar a dudas, facilita la seguridad operacional, la respuesta del personal ante emergencias, y da cumplimiento a estándares normativos internacionales.

VI. ETIQUETAS DE MANIPULACIÓN

Por otro costado, existen otro tipo de etiquetas que no clasificatorias (a diferencia de las etiquetas de peligro) que indican cómo debe manipularse un paquete para garantizar la seguridad durante el transporte, carga, descarga y almacenamiento. Ahora bien, ¿cómo se deben colocar las etiquetas?

Con excepción de los embalajes cilíndricos, cada etiqueta de clase de peligro tiene que:

- ir fijada a un fondo de color contrastante o tiene que ir encuadrada por una línea exterior de puntos o continua;
- estar colocada en la misma superficie del bulto que la marca de denominación del artículo expedido y cerca de esta, si las dimensiones del bulto son adecuadas;
- ir colocada en los embalajes de manera que no quede oculta o confusa por alguna parte o accesorio del embalaje ni por cualquier otra etiqueta o marca;
- cuando se exijan etiquetas de peligro primario y secundario, aparecer una al lado de la otra; y
- ir fijada a un ángulo de 45° (en forma de rombo), a menos que las dimensiones del bulto no resulten apropiadas.



VII. SEGREGACIÓN

Es la práctica de mantener ciertos materiales peligrosos alejados entre sí durante el almacenamiento, manipulación o transporte. Esto se aplica tanto dentro de la aeronave como en almacenes o instalaciones de carga. Ello lleva a preguntarse: ¿Para qué se utiliza la segregación? Principalmente, se utiliza para evitar interacciones peligrosas entre sustancias incompatibles que podrían: a) Reaccionar violentamente; b) Liberar gases tóxicos; c) Causar incendios o explosiones; y d) Dañar envases y generar derrames.

Ejemplos comunes de ello que se pueden mencionar son:

- Ácidos y materiales alcalinos (bases) no deben estar juntos.
- Sustancias oxidantes no deben transportarse con materiales inflamables o combustibles.

Además, cabe destacar que, el hielo seco o bultos conteniendo líquidos criogénicos deben estar a nivel piso de la aeronave y alejados de seres vivos. Las sustancias tóxicas e infecciosas deben mantenerse alejadas de alimentos y animales. También se utilizan tablas de distanciamiento de bultos radiactivos respecto de seres vivos.

B. CAPACITACIÓN

La normativa nacional en materia de capacitación, es congruente y adhiere a las disposiciones en su Anexo 18 y en el Manual Doc 10147 de IATA, en cuanto que establece que toda la formación sobre mercancías peligrosas, pase de un esquema de formación y capacitación “categorías 1-12” a un modelo de Competency-Based Training & Assessment (CBTA). IATA incorporó el cambio desde la edición N° 64 de su DGR y, a partir de la edición N° 66 (2025), ya no acepta cursos que sigan el sistema antiguo.

Es importante tener en cuenta, que solo profesionales formados en esta rama del conocimiento son los idóneos para realizar trabajos relacionados con el manejo de este tipo de mercancías y se requiere, además, que sean personal aeronáutico certificado y con licencias vigentes.

Principios clave de CBTA

- Identificar funciones (Analizar cada puesto para definir las tareas relacionadas con mercancías peligrosas).
- Definir competencias (Traducir cada tarea en “lo que debe saber” (conocimiento) y “lo que debe poder hacer” (habilidad)).
- Diseñar formación (Elegir contenidos y métodos -e-learning, taller, práctica en rampa- alineados con la complejidad real del puesto).

- Evaluar desempeño (Combinación de examen teórico + observación práctica con criterios medibles).
- Evidenciar y mejorar (Guardar registros, analizar incidentes, actualizar el programa).

Funciones

- Preparar DG (Embalador, expedidor)
- Procesar carga general (Agente carga (no DG))
- Aceptar DG / procesar DG (Agente aceptación DG)
- Manipular / cargar DG (Operario de depósito, rampa)
- Atender pasajeros (Check-in, puerta de embarque)
- Planificar carga (Loadmaster, centro control)
- Tripulación de vuelo (Pilotos)
- Despachadores
- Tripulación cabina
- Escaneo seguridad (Personal de seguridad)

En Argentina, diversas empresas del sector aéreo y logístico han comenzado a implementar la capacitación basada en competencias (CBTA) para el transporte de mercancías peligrosas, alineándose progresivamente con los estándares establecidos por la OACI e IATA. Este cambio representa una evolución sustancial respecto del modelo anterior basado en categorías fijas, promoviendo una formación más efectiva y adaptada a las funciones reales del personal.

Entre las compañías que ya han adoptado CBTA de manera formal, se puede mencionar a Aerolíneas Argentinas, Flybondi y JetSMART, que han desarrollado programas completos para su personal operacional, cumpliendo con los requisitos del programa de auditoría IOSA.

En el sector de los agentes de carga, firmas de alcance internacional como DHL, DB Schenker, Kuehne+Nagel y Andreani han iniciado el proceso de transición hacia CBTA, con módulos activos específicamente dirigidos al personal que manipula o procesa carga peligrosa.

En cuanto a las empresas de handling, tales como Intercargo, Flightcare y Swissport, se observa un proceso de implementación progresiva, con una combinación de cursos híbridos y pilotos de formación práctica.

Los operadores logísticos del sector energético, como YPF, Pampa Energía y Raízen, también han comenzado a incorporar el enfoque CBTA dentro de sus programas internos de seguridad, aplicándolo tanto para carga aérea como terrestre, aunque aún en forma parcial.

Por otro lado, muchas pequeñas y medianas empresas de transporte de carga, especialmente aquellas que participan en el comercio exterior, continúan utilizando esquemas tradicionales de capacitación basados en categorías 1 a 12. Este enfoque, sin embargo, ya no es reconocido por IATA desde 2023, lo que puede representar un riesgo y pérdida de competitividad si no se actualizan a tiempo.

Otra barrera significativa es la baja digitalización en muchos programas de formación, que aún dependen de evaluaciones en papel y carecen de observaciones prácticas estructuradas. Finalmente, no debe subestimarse la resistencia al cambio dentro de ciertas áreas de recursos humanos o seguridad operacional, que aún no incorporaron completamente los principios pedagógicos y técnicos del enfoque por competencias.

C. DOCUMENTACIÓN:

El documento esencial para el transporte de mercancía peligrosa es la Declaración del Expedidor. Se trata de un documento técnico, regulatorio y de seguridad centrado exclusivamente en la mercancía peligrosa, sus características y condiciones de transporte conforme a IATA DGR. Requiere formato físico o electrónico validado con firma digital y debe ser firmada por el expedidor o su representante calificado. Su omisión o error puede resultar en el rechazo del envío, sanciones administrativas o incluso consecuencias legales para el cargador. Ello se debe a que actúa como una declaración legal de que el envío ha sido preparado según las regulaciones. Su contenido debe incluir detalles específicos sobre la mercancía peligrosa (número ONU, clase de peligro, cantidad, tipo de embalaje, instrucciones de manejo).

Por su parte, existe otro tipo de documento conocido como Guía Aérea (Air Waybill) que es un documento estrictamente legal y logístico, que rige el transporte general de carga aérea, incluyendo o no mercancías peligrosas. Es un documento de transporte y prueba de contrato entre el expedidor y la aerolínea. Sirve para el seguimiento logístico, aduanas y facturación, cumpliendo principalmente funciones de: Recibo de la carga, instrucción de transporte, factura de servicios logísticos. Puede ser realizada en formato electrónico/digital, y debe estar firmada por el agente de carga o la aerolínea, no requiere firma del expedidor en todos los casos. Su contenido debe incluir, información general del envío (origen, destino, peso, valor, condiciones del transporte).

Ambos son complementarios y necesarios para garantizar no solo el cumplimiento legal, sino también la trazabilidad, seguridad y eficacia del transporte aéreo de mercancías, por lo que se requiere coherencia entre el contenido de ambas, debiendo coincidir en aspectos clave: número de bultos, peso, descripción básica.

VIII. CONCLUSIÓN

El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea es una actividad altamente regulada que requiere la cooperación de organismos nacionales e internacionales. Las normativas, tanto en Argentina como a nivel global, establecen estándares estrictos para el manejo seguro de estas mercancías, incluyendo requisitos de clasificación, embalaje, etiquetado, documentación y capacitación especial. Cumplir con estas regulaciones es esencial para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y proteger a las personas y el medio ambiente.

En Argentina, uno de los principales desafíos es garantizar que todas las empresas involucradas en el transporte aéreo cumplan con las normativas internacionales y nacionales, incluyendo la capacitación continua del personal y la supervisión estricta de los procesos.

Asimismo, se requiere de un exhaustivo control por parte de las autoridades aeronáuticas a las aerolíneas y personal autorizado para el envío de mercancías peligrosas, por medio de auditorías e inspecciones continuas. Igualmente la realización de estadísticas de incidentes y accidentes a nivel nacional, permite determinar posibles errores y buscar soluciones y, así, evitar futuros accidentes.

A pesar de los avances, la implementación de CBTA en Argentina enfrenta algunos desafíos estructurales. Uno de los más relevantes es la escasez de instructores certificados en CBTA, con formación específica avalada por IATA u organismos equivalentes. A esto se suma el uso extendido de cursos desactualizados, que siguen utilizando contenidos y metodologías no alineadas con el marco actual de competencias.

En suma: El transporte de las mercancías peligrosas es responsabilidad de todos. La seguridad empieza en la aceptación, por lo tanto una inspección minuciosa y completa es la forma de identificar elementos que pongan en riesgo un vuelo y así tomar decisiones acertadas.

IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DOCTRINA

Ardila Gómez, L., y Pérez Moreno, J. (2011). Transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Tesis de especialización. Publicado en: <https://repository.umng.edu.co/server/api/core/bitstreams/47e13a0d-9746-49e9-98be-eb76c4d03461/content>

Bloch, R. (s/f). El transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur. La Ley. Cita Online: TR LALEY 0003/000942

González, M. (2019). Gestión de la cadena de suministro: logística y transporte. Editorial Paraninfo, España. p. 142.

Ortega, D. y Suárez, L. (2016). Prevención de riesgos en logística y transporte. Editorial Marcombo.p. 103.

Rodríguez, J. y Sánchez, M. (2021). Transporte y Logística de Mercancías Peligrosas. Editorial Síntesis, Madrid. p. 24.

LEGISLACIÓN

ONU. Recomendaciones sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas – Reglamentación Modelo, (Libro Naranja) ST/SG/AC.10/1/Rev.23, 2023, Cap. 1.2. Publicado en: https://unece.org/sites/default/files/2023-12/ST-SG-AC10-1r23s_Vol1_WEB.pdf

OACI. Anexo 18. Publicado en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-18.pdf>

OACI. Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea” (Doc 9284). Publicado en: <https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638181002815355551/Doc.9284%20new.pdf>

IATA. Regulaciones sobre Mercancías Peligrosas (DGR) -Edición N°66-. Publicado en: <https://www.iata.org/contentassets/b08040a138dc4442a4f066e6fb99fe2a/dgr-66-addendum-1---es.pdf>

ANAC. RAAC N° 18. Publicado en: https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/raac/raac_vigentes/enmiendas/parte-18-con-amdt02-09-02.pdf

PÁG WEB

<https://www.argentina.gob.ar/anac/infraestructura-y-servicios-aeroportuarios/mercancias-peligrosas/Definici%C3%B3n%20y%20transporte>



Régimen de Exenciones en el ámbito aeronáutico y sus implicancias

POR MIGUEL Á. MARCANO GUEVARA¹

MJ-DOC-18428-AR | MJD18428

Sumario: I. Definiciones, naturaleza jurídica y principios. II. Regulación normativa y requisitos de procedencia. III. Requisitos de procedencia. IV. Apertura a comentarios en el ámbito de la FAA. V. Conclusiones.

I. DEFINICIONES, NATURALEZA JURÍDICA Y PRINCIPIOS

Previo a adentrarnos al tratamiento de las exenciones normativas en el ámbito aeronáutico, resulta necesario señalar que el término «exenciones normativas» también refiere a excepciones, dispensas, desviaciones, prórrogas, inclusive los llamados en la comunidad aeronáutica como «waivers» y toda decisión, cualquiera sea la denominación utilizada, por la que se exima del cumplimiento de un requisito particular en la actividad aeronáutica. Sin embargo, no se encuentran dentro de este régimen las dispensas médicas, dado que estas se rigen por lo previsto en la parte 67 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (en lo adelante «RAAC»), por lo cual no nos adentraremos a su estudio en el presente.

Asimismo, es indispensable tener presente como idea transversal para el presente estudio que, las normas en el ámbito aeronáutico persiguen que la actividad aeronáutica se desarrolle de manera segura, ordenada y eficiente, cónsono ello con los postulados de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Teniendo ello en consideración, una exención aeronáutica es definida por nuestra Parte 11 de las RAAC, como un permiso de carácter excepcional, otorgado por la ANAC, mediante el cual se dispensa del cumplimiento total o parcial de un requisito reglamentario con sujeción a las condiciones especificadas en la exención. Por su parte, el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 11 —Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los LAR— (en lo adelante «LAR 11»), define las exenciones como el privi-

¹ Abogado egresado de la Universidad Católica Andrés Bello. Especialista en Derecho Aeronáutico Espacial y Aeroportuario (INDAE).

legio que otorga la AAC a una persona u organización, en circunstancias excepcionales, liberándola de la obligación que tiene para el cumplimiento de una regla o parte de ella, según las circunstancias y con sujeción a las condiciones especificadas en la exención.

Cabe tener en consideración para mayor entendimiento de la figura en estudio, que su naturaleza jurídica obedece a la de los permisos en el ámbito del derecho administrativo, toda vez que este, supone el otorgamiento de un derecho al particular que configura una excepción a una prohibición impuesta por una norma de policía en forma preventiva².

Siendo así, tenemos que las exenciones en nuestro ámbito versan sobre la normativa técnica aeronáutica, resultando peticiones con carácter de inadmisibles aquellas que versen sobre reglas que se han redactado en cumplimiento o con motivo de normas o principios contenidos en la Constitución Nacional, en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional o en normas internas de orden público; salvo que las exenciones estén inequívocamente permitidas por aquellos textos. Asimismo, resultan peticiones inadmisibles aquellas que sean de carácter general o que involucren a un número indeterminado de sujetos. Todo ello, conforme lo establecido en la sección 11.207 (b) de la parte 11 de las RAAC.

Ahora bien, la OACI se ha expedido respecto de esta figura en el Manual de vigilancia de la seguridad operacional Parte A - Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional (Documento OACI 9734). Este documento si bien no posee el carácter de norma, constituye una guía para asistir a los Estados en el establecimiento y la gestión de un sistema estatal eficaz y sostenible de vigilancia de la seguridad operacional, mediante la implantación de los ocho elementos críticos de dicho sistema. Dicho documento se relaciona con las responsabilidades, funciones y obligaciones de los Estados miembros de la OACI respecto a la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación en cumplimiento de sus obligaciones en calidad de signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

En este sentido, respecto al ámbito de las exenciones reglamentarias las denomina como Dispensas y excepciones y, sobre ellas señala que, el Estado puede otorgar dispensas o excepciones, las cuales deben estar fundadas en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional apropiadas, eficaces y documentadas o en estudios aeronáuticos y la impo-

2 Cassagne, J. (1996), «Derecho Administrativo», T. II, Ed. 5°. Abeledo Perrot. Págs. 462/463. «Tanto la autorización como el permiso, significan la facultad que el Estado atribuye a alguien para desarrollar alguna actividad. La distinción viene dada por la circunstancia de que mientras que en la autorización la respectiva actividad no está prohibida, habiendo muchas veces un sujeto que posee un derecho preexistente cuyo ejercicio se haya subordinado al cumplimiento de las condiciones establecidas en las leyes o reglamentos, el permiso supone el otorgamiento de un derecho al particular que configura una excepción a una prohibición impuesta por una norma de policía en forma preventiva. Ambos constituyen un acto unilateral de la Administración que en esencia no representa sino un acto de tolerancia administrativa con carácter meramente precario»

sición de limitaciones, condiciones o medidas de mitigación, según corresponda y que su utilización debe constituir carácter excepcional³.

Asimismo, señala la necesidad de su exhaustiva documentación y publicación, en caso de su otorgamiento, tanto en el sitio web de la autoridad aeronáutica, como en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) o en documentos de aseguramiento de la seguridad operacional, incluyendo las referencias a limitaciones, condiciones o medidas de mitigación pertinentes, según corresponda⁴. Al respecto, nuestra normativa establece que tanto el otorgamiento como el rechazo de la solicitud deberá ser notificada al interesado y publicada, según corresponda en la página web institucional y en el AIP, AIC o NOTAM a criterio de la dependencia técnica de la autoridad aeronáutica. A su vez, deberá registrarse en el Archivo Central Reglamentario (ACR) de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)⁵.

3 3.2.7.1 El cumplimiento de los requisitos reglamentarios del Estado es obligatorio. No obstante, en algunas ocasiones, pueden presentarse casos en que el pleno cumplimiento no sea posible. En tales casos, el Estado puede otorgar dispensas o excepciones. Dichas medidas deben basarse en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional apropiadas, eficaces y documentadas o en estudios aeronáuticos y la imposición de limitaciones, condiciones o medidas de mitigación, según corresponda.

No deberían utilizarse dispensas y excepciones para superar un requisito que no sea popular o dar a entender que el cumplimiento de un requisito es opcional. La aplicación del mecanismo de dispensas y excepciones debe constituir una excepción y no la norma.

Sólo debería otorgarse una excepción o dispensa si existe una sólida justificación. Por consiguiente, no es aceptable otorgar excepciones o dispensas que no se basen en evaluaciones de riesgos de seguridad operacional o estudios aeronáuticos y en un examen minucioso por la autoridad competente. El proveedor de servicios debería preparar una evaluación de riesgos de seguridad operacional o un estudio aeronáutico para demostrar si puede lograrse un nivel equivalente de seguridad operacional u otro medio aceptable de cumplimiento. La CAA debería llevar a cabo, al nivel apropiado, el examen y aceptación de tal evaluación o estudio.

4 3.2.7.4. Todos los casos en que se otorguen excepciones y dispensas deberían documentarse plenamente y publicarse los resultados según corresponda, como en el sitio web de la CAA, en la AIP o en documentos de aseguramiento de la seguridad operacional (p. ej., el manual de aeródromo o el manual de operaciones del explotador en poder de la entidad de reglamentación y del proveedor de servicios). La publicación debería incluir referencias a limitaciones, condiciones o medidas de mitigación pertinentes, según corresponda. Además, el proveedor de servicios debe examinar periódicamente toda excepción o dispensa con miras a eliminar su necesidad, en la medida de lo posible, y verificar la validez y eficacia de las medidas de mitigación establecidas. La entidad de reglamentación debe también evaluar, antes de otorgar una excepción o dispensa, si ésta daría lugar a diferencias respecto a los SARPS y, de ser así, asegurarse de que el Estado las notifique a la OACI.»

5 Otorgada o rechazada la exención, se deberá notificar al peticionante. (5) La Unidad de Planificación y Control de Gestión (UPyCG) será la encargada de su difusión, publicación en la página web institucional, y en caso de corresponder remitirá al área técnica competente para su publicación en el AIP, AIC o NOTAM. (6) El Departamento de Secretaría General, será la encargada del registro y conservación en el Archivo Central Reglamentario (ACR).

Es fundamental tener presente que, si el otorgamiento de la exención implica una diferencia respecto de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, ello sea notificado a esta, de acuerdo a los compromisos asumidos conforme al artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago); en virtud de lo anterior, este resulta un elemento de vital importancia el cual debe ser evaluado por la autoridad aeronáutica al momento de analizar la procedencia de una solicitud de exención.

En otro orden de ideas, con el mismo fin de clarificar cuestiones respecto a la figura en estudio, creemos pertinente señalar que, si bien el otorgamiento de una exención normativa en el ámbito aeronáutico pudiese considerarse a priori vulneratorio del Principio de inderogabilidad o inaplicabilidad singular del reglamento propio del Derecho Administrativo —el cual implica que la administración no puede dejar sin efecto o no aplicar una norma de carácter general en un caso particular, pues ello vulneraría el principio de igualdad ante la ley, reconocido en nuestra Constitución Nacional—, lo cierto es que dicho principio reconoce su excepción, cuando esta está expresamente contemplada en el ordenamiento jurídico y sometida a estrictos recaudos para su procedencia, ello con base en el principio de legalidad que rige a la Administración Pública^{6 7 8}.

En este sentido, si bien, el régimen de exenciones se encuentra contemplado expresamente en la parte 11 de las RAAC de antaño y la Resolución N° 355/24 y sus modificatorias, celebramos la incorporación en el Código Aeronáutico de la facultad otorgada a la Autoridad Aeronáutica respecto al otorgamiento de exenciones al cumplimiento de los requisitos reglamentarios, siempre que se encuentre garantizada la seguridad operacional, mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 941/24⁹. Ello, viene a consolidar la

6 García de Enterría E, y Fernandez, T. (2000). Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. p. 204. «La autoridad que ha dictado un reglamento y que, por lo tanto, podría igualmente derogarlo, no puede, en cambio, mediante un acto singular excepcionar su para un caso concreto la aplicación del Reglamento, a menos que, naturalmente, este mismo autorice la excepción o dispensa.»

7 Parada, R. (1993). Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (Estudio comentarios y texto de la Ley No. 3011992, de 26 de noviembre) Madrid: Marcial Pons, p. 203.«este principio, no impide que el propio reglamento pueda autorizar a la Administración a dispensar de su observancia en casos concretos y según circunstancias fácticas prevista de forma general, hipótesis esta que es, también, admisible salvo prohibición legal expresa»

8 Santamaría Pastor, J. (2000) Principios de Derecho Administrativo. Volumen I. Centro de Estudios Ramón Areces, p. 322. «la inderogabilidad no supone la prohibición de que el propio reglamento pueda autorizar a la Administración a dispensar de su observancia en casos concretos; hipótesis que es, también, admisible salvo prohibición legal expresa».

9 ARTÍCULO 2° bis.- La Autoridad Aeronáutica Nacional, ejercida por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), establecerá o dictará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. Para ello, salvo que corresponda que tales normas sean establecidas por la autoridad competente de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Autoridad Aeronáutica Nacional se encuentra facultada a regular los lineamientos necesarios para la implementación de los Anexos Técnicos de los Convenios Internacio-

facultad de la autoridad aeronáutica para el otorgamiento de exenciones así como a conferir el carácter de ineludible al recaudo de la no afectación de la seguridad operacional como condición necesaria para su otorgamiento.

Por su parte, es necesario señalar que las exenciones aeronáuticas en nuestro ordenamiento jurídico poseen carácter temporal, toda vez que se prevé que el solicitante logre en un tiempo determinado el cumplimiento normativo de manera íntegra, sin perjuicio del otorgamiento de extensiones bajo razones fundadas¹⁰.

Por último, en lo que nos concierne a este acápite, resulta necesario destacar que una exención bajo ningún motivo debe otorgarse cuando se evidencie que su fundamento radica en razones administrativas o económicas¹¹. Tal situación resultaría en una cuestión a priori irregular y violatoria de la igualdad ante la ley. Estamos en presencia de una figura jurídica aeronáutica de carácter excepcional, la cual debe obedecer a razones estrictamente técnicas, en la cual se evalúe los eventuales beneficios al interés público y que no afecte la seguridad operacional, como veremos más adelante.

II. REGULACIÓN NORMATIVA Y REQUISITOS DE PROCEDENCIA

Como se ha señalado previamente, aunado a lo establecido en el artículo 2° bis del Código Aeronáutico, el régimen de exenciones se encuentra contemplado en la parte 11 de las RAAC. Ello a su vez, fue reglamentado mediante la Resolución ANAC N° 355/24, mediante la cual se aprobó el PROCEDIMIENTO GENERAL PARA EL ANÁLISIS Y OTORGAMIENTO DE EXENCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.

Esta normativa, establece la política, instrucciones, el procedimiento para el trámite de estas peticiones y los criterios para la realización evaluación de riesgos por parte del interesado. Respecto al procedimiento, cabe destacar que deberá darse intervención a las áreas técnicas con competencia primaria de acuerdo a la temática de la exención pretendida y que la misma deberá ser dictada por la máxima autoridad de la ANAC mediante acto administrativo.

nales sobre la materia de su competencia y otorgar exenciones al cumplimiento de los requisitos reglamentarios, siempre que se encuentre garantizada la seguridad operacional. Dicha Autoridad deberá establecer las condiciones para su evaluación y publicación. (Artículo incorporado por art. 1° del Decreto N° 941/2024 B.O. 22/10/2024. Vigencia: a partir del día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL) (el resaltado no corresponde al original)

10 Parte 11 de las RAAC. Sección 11.207 (c) (3) Las exenciones serán otorgadas por un periodo de tiempo determinado por la máxima autoridad del organismo.

11 LAR 11.Sección 11.120 Exención - Procedimiento de solicitud y emisión (b) (2) Las solicitudes de exención deberán estar basadas exclusivamente en razones técnicas, nunca en razones administrativas o económicas.

Punto 4.1 in fine del Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la administración nacional de aviación civil.

Es menester señalar que, dicha resolución fue modificada por la Resolución ANAC N° 412/24 mediante la cual se incorporó una lista de verificación para la evaluación de una solicitud de exención, a fin de dar tratamiento al hallazgo correspondiente detectado en la auditoría llevada a cabo por el International Aviation Safety Assessment (IASA) de la Federal Aviation Administration (FAA), según surge del CONSIDERANDO de esta.

Tal modificación la consideramos acertada, toda vez que, viene a desarrollar lo establecido en la sección 11.207 (a) 1. referido a los Parámetros objetivos de evaluación, que deben tenerse en consideración para el desarrollo del procedimiento para su análisis y a dar mayor solidez a este.

III. REQUISITOS DE PROCEDENCIA

La sección 11.207 (a) de la Parte 11 de las RAAC establece que La ANAC podrá, en forma excepcional, priorizando el interés público y sin afectar la seguridad operacional, otorgar las exenciones solicitadas por cualquier persona (humana o jurídica) cuando se reúnan los presupuestos dispuestos por la normativa que reglamente su análisis y tratamiento (.)

Por su parte, el Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la Administración Nacional de Aviación Civil, cónsono con lo establecido en la Sección 11.207 (c) de la Parte 11 de las RAAC, prevé que la solicitud de exención deberá contener en forma documentada: (i) el requisito reglamentario del cual solicita la exención; (ii) los motivos en los cuales se fundamenta la solicitud; (iii) una propuesta de medidas de mitigación de riesgos; (iv) los eventuales beneficios al interés público y (v) la propuesta de método o métodos alternativos de cumplimiento basado en la evaluación de seguridad operacional o estudio aeronáutico debidamente sustentado, según corresponda, formulado de acuerdo a lo establecido en el punto 5.

Dada la excepcionalidad y envergadura de la exención en nuestra materia, dichos requisitos deben cumplirse de manera exhaustiva y la interpretación para su otorgamiento debe ser de carácter restrictiva; no podemos en ningún momento perder de vista que nos encontramos bajo un supuesto en el cual se procura la inaplicación temporal de una normativa aeronáutica de carácter general, que hace a la seguridad operacional, por lo cual su otorgamiento debe otorgarse de manera estricta y restrictiva.

Teniendo en cuenta lo anterior, respecto de los puntos (i) y (ii), no cabe hacer mayor aclaración; naturalmente, deberá expresarse el requisito del cual se solicita ser eximido y explicar las razones, las cuales recordemos, deben obedecer a razones técnicas y no a razones de índole administrativa o económica.

Ahora bien, los puntos (iii) y (v), esto es, la propuesta de medidas de mitigación de riesgos y la propuesta de método o métodos alternativos de cumplimiento basado en la evaluación de seguridad operacional o estudio aeronáutico debidamente sustentado, constituyen estudios de carácter técnico los cuales deberán ser elaborados por los profesionales correspondientes a fin de otorgarle el fundamento técnico pertinente a la solicitud. Es menester resaltar que con el término estudio aeronáutico se refiere al Estudio de un

problema aeronáutico para determinar posibles soluciones y seleccionar una solución que sea apropiada y proporcione un nivel aceptable de seguridad operacional (Documento OACI 9734).

A tal efecto, la autoridad aeronáutica mediante la Resolución ANAC N° 355/24 y su modificatoria, a fin de dar cumplimiento con los recaudos de los puntos (iii) y (v), definió los criterios para la realización de la evaluación de riesgos en su punto 5., a los cuales nos remitimos dado su contenido técnico y en honor a la brevedad. Sin embargo, cabe mencionar que, con este análisis, se propicia que se identifiquen los peligros y se evalúen los potenciales riesgos a la seguridad operacional involucrados ante el posible otorgamiento de la exención, así como sus medidas de mitigación o métodos de cumplimiento alternativo según corresponda. Dicho análisis deberá culminar con el encuadre de los peligros y riesgos en las matrices correspondientes según surge de la referida normativa, las conclusiones pertinentes y deberá poseer la firma de todos los participantes del estudio, incluyendo personal de otras organizaciones, en caso de corresponder, requisitos estos que hacen a su aceptación por parte de la autoridad aeronáutica.

Finalmente, cabe hacer mención al requisito del punto (iv) referido a los eventuales beneficios al interés público. De manera similar a la normativa argentina, dicho requisito está contemplado en la normativa de la LAR 11¹² y en el Título 49 del Código de los Estados Unidos de América (en lo adelante «USA»)[49 U.S.C.§ 44701(f)]¹³.

En este sentido, en el entendimiento de que una solicitud de exención pretende la inaplicación de una normativa técnica aeronáutica de carácter general a un caso particular y, teniendo en cuenta que la normativa aeronáutica tiene como fundamento y finalidad en sí misma el resguardo de la seguridad operacional —pilar fundamental de la actividad aeronáutica—, resulta plausible que se requiera para su procedencia que la medida beneficie o que al menos se expresen cuáles serían los eventuales beneficios al interés público, teniendo en consideración que hablamos de un resultado futuro complejo de predecir con carácter de certeza.

Ello toda vez que, en caso contrario, la inaplicación de determinada normativa en un caso particular a fin de favorecer intereses exclusivamente particulares, pudiese implicar la concesión de un beneficio indebido por resultar violatorio del principio y derecho de la igualdad ante la ley, reconocido en nuestra Constitución Nacional, respecto del resto de participantes de la actividad aeronáutica que si deben cumplir con esa normativa de-

12 11.220 Exención - Procedimiento de solicitud y emisión (b) (1) El solicitante deberá exponer, por escrito, en forma documentada, el requisito reglamentario del cual solicita se le exima, argumentando los motivos, expresando los eventuales beneficios al interés público, en que forma no resultará afectado el nivel de seguridad operacional y un método de cumplimiento alterno basado en una evaluación de riesgo debidamente sustentada.

13 49 U.S. Code § 44701 - General requirements - (f) Exemptions.- The Administrator may grant an exemption from a requirement of a regulation prescribed under subsection (a) or (b) of this section or any of sections 44702-44716 of this title if the Administrator finds the exemption is in the public interest.

otorgada con anterioridad, (iii) cuando la demora podría causar un perjuicio al solicitante y (iv) si la solicitud fue presentada de manera oportuna²⁰(traducido del inglés).

Al respecto, consideramos que la posibilidad de abrir el procedimiento para que el público realice comentarios respecto de una solicitud de exención, es una cuestión positiva para el procedimiento per se y favorable para el resto de la comunidad toda vez que, por una parte, fomenta la participación de la ciudadanía y a su vez otorga mayor transparencia al procedimiento, permitiendo asimismo a la autoridad aeronáutica tener en consideración la visión de los actores de la industria, esa mirada de la faz práctica tan necesaria para el correcto desarrollo y aplicación de la normativa; máxime teniendo en cuenta que el otorgamiento de una exención guarda estrecha relación con el derecho de igualdad ante la ley, como se señaló previamente.

Siendo así, desde una perspectiva de lege ferenda, resultaría interesante evaluar la posibilidad de incorporar en el Procedimiento general para el análisis y otorgamiento de exenciones de la ANAC una instancia similar a la referida previamente, mediante la cual se dé intervención a los actores de la industria, la cual debería tener carácter no vinculante y a su vez no obligatorio. Ello, se encontraría cónsono con los principios de buena administración, participación ciudadana, transparencia y tutela administrativa efectiva, principios estos recogidos en la reciente modificación de la Ley de Procedimiento Administrativo, mediante el dictado de la Ley 27.742²¹.

V. CONCLUSIONES

Como hemos expuesto, al hablar de exenciones normativas en el ámbito aeronáutico, nos encontramos frente a una figura jurídica compleja, propia del ámbito del derecho aeronáutico, el cual dada la naturaleza de la actividad es eminentemente regulatorio, ello en aras del desarrollo de la actividad de manera segura, ordenada y eficiente.

Siendo así, podemos afirmar que, las exenciones normativas en la actividad aeronáutica encuentran su justificación en la necesidad de flexibilizar la regulación técnica cuando resulte necesario, bajo el cumplimiento irrestricto de los requisitos explanados supra, con el fin de dar respuesta satisfactoria al dinamismo y evolución inherente a nuestra actividad, sin comprometer la seguridad de las operaciones.

Como quedó demostrado, si bien el interés primordial es la no afectación de seguridad operacional —condición necesaria e ineludible para su aprobación— las exenciones aeronáuticas deben a su vez estar motivadas por intereses más amplios que la mera satisfacción de un interés individual o con el fin de superar obstáculos de carácter administrativo o económico.

20 Código de Regulaciones Federales (CFR). Título 14 Capítulo I Subcapítulo B Parte 11 Subparte A 11.87

21 Ley N° 27.742 B.O. 8/7/2024

Dada la complejidad de esta figura, el otorgamiento de una exención amerita un análisis minucioso respecto al cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa por parte de la autoridad aeronáutica; por tal razón consideramos acertada la decisión de la autoridad respecto a la reciente incorporación de una lista de verificación para la evaluación de estas solicitudes, con miras a dar mayor solidez a su análisis. Por último, creemos necesario destacar que el tratamiento de una petición de exención, tanto en el ámbito público por parte de la autoridad aeronáutica en el marco del análisis de su procedencia, como en el ámbito privado por parte de los diversos actores que consideren en determinado momento, necesaria la solicitud de una exención, debe llevarse a cabo por equipos multidisciplinarios, toda vez que es una cuestión absolutamente compleja que involucra aspectos tanto jurídicos como técnicos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Archivo Central Reglamentario de la Administración Nacional de Aviación Civil. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/raac-progen-dnar-exenciones/exenciones>
- Boletín Oficial de la República Argentina.
- Cassagne, J. (1996), «Derecho Administrativo», T. II, Ed. 5°. Abeledo Perrot.
- García de Enterría, E., y Fernández, T. (2000). Curso de Derecho Administrativo. Tomo I.
- Manual de vigilancia de la seguridad operacional. Parte A - Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional (Documento OACI 9734)
- Morón Urbina, J. El vicio de la derogación singular de las normas reglamentarias. Disponible en: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/iusetveritas/article/download/16237/16653/>
- Parada, R. (1993). Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (Estudio comentarios y texto de la Ley No. 3011992, de 26 de noviembre) Marcial Pons.
- Santamaría Pastor, J. (2000) Principios de Derecho Administrativo. Volumen I. Centro de Estudios Ramón Areces.



El cielo de Alvear: historia y presente del Aeroclub de General Alvear¹

POR LILIANA SCORDIA²

MJ-DOC-18476-AR | MJD18476

Sumario: I. Sus inicios. II. Aeronaves. III. Hitos. IV. Pilotos. V. Infraestructura. VI. Pista. VII. Comunicación. VIII. Proyectos. IX. Servicios. X. Eventos sociales o turísticos. XI. Perspectivas. XII. Conclusión.

El Aeroclub de General Alvear, Mendoza está ubicado en la Ruta 202 y lo bordea el Río Atuel. Dista a 3,5 km al oeste de la ciudad de General Alvear.

Su importancia reside en ser un punto de encuentro de las familias amantes de los aviones. Funciona laboralmente para la vasta zona agrícola del sur mendocino, con el aporte de la institución ISCAMEN, con quien colabora para combatir las plagas de los frutales y vides. Además, funciona como escuela de formación de pilotos.

Por tanto, desde hace décadas, en un rincón del sur mendocino, los motores se encienden no solo para volar aviones, sino también para alimentar los sueños de quienes miran el cielo con pasión.

I. SUS INICIOS

Si nos remontamos a sus inicios, su fundación se llevó a cabo por iniciativa de pujantes hombres de progreso, General Alvear era un lugar repleto de inmigrantes que traían su vocación de vuelo y progreso para la zona. Nos remontamos a fines de la década del 1930, precisamente el 5 de noviembre de 1939, día exacto de su fundación, constituyéndose desde aquel día en un emblema de la aviación en el sur mendocino.

1 Este artículo fue realizado con el aporte en una entrevista a un experto, piloto e investigador del Aero Club con amplia trayectoria en el tema, Sr. Augusto Calderón Magnenat.

2 Abogada, egresada de la Universidad de Congreso, docente en Universidad de Congreso, participe de Congresos, Jornadas, Charlas y Temáticas vinculados con el Derecho del Transporte y Derecho Aeronáutico específicamente.

Es el tercer aeroclub fundado en la provincia de Mendoza. Recién en 1941 es cuando adquiere personería jurídica. Su primer presidente fue Jorge Simón, quien lo presidió hasta su muerte en 1947, a los 39 años de edad. De hecho, su legado fue transmitido a su familia, ya que siempre fue una familia ligada al Aeroclub, encontrando el apellido presente en las comisiones directivas posteriores. Fueron verdaderos amantes del avance de los pueblos y el desarrollo, ya que tenían como objetivo fomentar, practicar y difundir la actividad aérea.

Un dato curioso es que, durante muchas décadas, los presidentes del Aeroclub no fueron pilotos, no obstante, resultaron ser líderes muy activos respecto a la importancia y necesidad del aeroclub haciéndolo destacable en su rol. Cabe nombrar esa primera comisión directiva, que fueron quienes realizaron el acto fundacional para dar vida a la institución aeronáutica que llega a ser hoy. El presidente como antes se mencionó antes fue Jorge Simón, el vicepresidente primero Manuel Domínguez, el vicepresidente segundo, Antonio Lloret, el secretario era Tristán Ramallo, el protesorero fue Amado Sad, el tesorero Maitland Thompson, el protesorero Juan Bovino, los vocales eran: Agustín Stornini, José Perú, Mario Larsen, Leo Brovedadni y Tomas Aldone.

Con relación al espacio físico donde se asienta el aeroclub Alvear, cabe destacar, que el terreno se obtiene mediante expropiación provincial. Hace unos años se detectaron conflictos sobre la posesión de parte de la pista (150 m cedidos en comodato por la familia Sánchez en 2008). En 2024-2025, la cámara de diputados de Mendoza aprobó declarar de utilidad pública y sujetar a expropiación el inmueble donde funciona el aeroclub, con el fin de resolver los problemas de titularidad y consolidar la tenencia para uso aeronáutico. Por lo que no hay registro de una donación original, el terreno es de propiedad pública provincial, cedido al aeroclub mediante procesos legales oficiales. Solo se documentan sesiones complementarias en la década del 2000, pero la situación finalmente se formalizó jurídicamente a través de expropiación provincial para garantizar su uso aeronáutico.

Con más de 85 años de trayectoria, fue testigo de distintas generaciones de pilotos y entusiastas del vuelo. Se lo utilizó en innumerables oportunidades hasta la actualidad para colaborar con la salud pública, en algunas ocasiones de emergencia posibilitando el traslado de personas enfermas o graves estados de salud que sean asistidos en nosocomios de mayor complejidad de la provincia o el país. También herramienta de vital importancia para la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves.

II. AERONAVES

La primera aeronave que tuvo el Aeroclub fue el Portefield 35A LV-EFA, lo adquirió del Aeroclub de San Rafael, en 1941 y permaneció hasta 1947. El siguiente fue un Miles Magister en 1946, en 1947 PiperJ3 y a lo largo de los años se fueron adquiriendo Piper, Miles Magister Cessna, Aero Boero, Fairchild, Taylocraft y Navion.

En los comienzos tuvieron grandes adquisiciones para la época, como así también en años posteriores que hubo mucha actividad aeronáutica, actualmente, como es espera-

ble, la cantidad de aviones obedece, también, a los embates económicos nacionales y la problemática local.

Los aeroclubes hasta 1990, en Mendoza, recibían soporte de la Fuerza Aérea para combustible y aeronaves. Posteriormente, se complejizó el panorama y debieron continuar mediante el cobro de cuotas sociales y eventos.

A lo largo de los años 90 la institución operó con un plantel estable de Cessna, y organización de competencias.

Actualmente la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) registra las licencias otorgadas en Argentina, por lo que desde 2007 se desmilitarizó el control de la aviación civil y permitió que el control de la aviación civil pasará a manos del Estado, desde la autoridad aeronáutica ANAC y, así, se centralizan las funciones como el otorgamiento de licencias de pilotos, habilitaciones de aeródromos, seguridad y fiscalización de escuelas de vuelo.

En la actualidad las aeronaves operativas que posee el aeroclub son: Piper PA28-181 Archer II LV-OPD Y Cessna R172K Xp LV- MOZ

III. HITOS³

Algunos datos relevantes que acontecieron, fue la participación del aeroclub con tres aeronaves en la «Revoada Salgado Filho» que se realizó en San Pablo-Brasil en 1954 con motivo de los 400 años de la ciudad.

Se congregaron 500 pilotos, quienes fueron protagonistas de un evento sin parangón. Desde General Alvear partieron tres aviones. Una Revoada es un vuelo en escuadrilla muy numerosa y con un destino prefijado. El Estado brasilero, invitó a las autoridades aeronáuticas argentinas a participar de los actos a realizarse desde el 9 de junio hasta el 28 de junio de 1954. Se iniciaron en Alvear los preparativos para el viaje, trabajaron sin descanso al servicio de la organización que la visita imponía, la Subsecretaría de Aviación Civil (en la actualidad, Dirección de Aviación Civil), la Unión Argentina de Aviadores Civiles y la Federación Argentina de Aeroclubes, desarrollando entre todos una acción que dio como fruto un inusitado espectáculo vinculando a medio millar de pilotos.

La gran familia aérea civil, estimulada por sus dirigentes, puso en marcha sus engranajes y vivió por espacio de dos meses, aproximadamente, una acción tan intensa que no se registra antecedentes de otra igual.

Se adquirieron repuestos, se repararon los aviones durante el día y durante la noche, se activó como nunca la labor en los talleres mecánicos privados. No hubo avión que no fuera tratado por su propio piloto, aunque más, no fuera para acicalarlo coquetamente y lucirse con él en el viaje que emprenderían.

3 Revista LV, Número 47.

Pero a la ciudad de Sao Paulo lograron llegar 228 aviones argentinos, ya que, varios tuvieron que desistir por las inclemencias climáticas, pese a ello, la Argentina tuvo el récord en concentración de aviones, ya que, otros países como, por ejemplo, Estados Unidos, participó con solo 8 aviones, Uruguay con 2, Paraguay con 4 aeronaves al igual que Chile y de Alaska 1 avión y el país organizador, Brasil, con 100 aviones.

Nuestro sur mendocino no quedó afuera de esta convención y los tres Aeroclubes con los que cuenta el sur de Mendoza —General Alvear, San Rafael y Malargüe— asistieron a tal magnífica reunión, siendo el Aeroclub Malargüe, el Aeroclub que más lejos le quedaba Sao Paulo, respecto de todos los aeroclubes argentinos, totalizando 7.000 Km de vuelo. Cabe destacar que, el Aeroclub de General Alvear asistió a dicho encuentro con 3 aviones, un Miles Magister M14 LV-XSD tripulado por los pilotos Juan Martínez Nieto y Antonio Alberio, el Piper PA11 LV-YPN comandado por Héctor Ricardo Alonso y Vicente Denita y el Piper PA12 LV-YED piloteado por el instructor del club, don Bautista Grasso y Fernando Martos.

Otro dato interesante es que en el Gran Festival Aéreo que se realizó los días 28 y 29 de junio de 1941, organizado por el Aeroclub de General Alvear, el día 28 a las 16 hs., se hizo la recepción de la aviadora argentina Srta. Carola Lorenzini y del paracaidista Sr. Tomás Picasso. Siendo un acontecimiento relevante que nadie se lo quiso perder. Esos días el Aero Club estalló de participación.

Una anécdota importante es lo que cuenta Orlando Martínez, veterinario, piloto recibido en Alvear en 1970, quien tiene actualmente una empresa de fumigación en Villa Valeria, Córdoba, y dice que, su papá Juan Martínez Nieto piloto recibido en 1944 y que su mamá entelaba aviones en el taller aeronáutico de Talamona, representando una de las pocas mujeres de la época, que desplegó su actividad junto al amor a la aeronáutica, trabajando en el taller de reparación, que funcionó hasta 1982.

IV. PILOTOS

Aquí me detengo a destacar a las mujeres pilotos que desafiaron mandatos y transgredieron el lugar reservado —en aquellas épocas— para hombres, las que se recibieron de piloto y desplegaron su pasión a lo largo de los años.

En 1954 Nelly Bolado en la escuela de pilotos del Aeroclub de General Alvear se recibe y en 1957 lo hacen Nelly Krömer y Teresa Carabús. Otros destacados pilotos alvearenses son los hermanos Iwanov, que uno de ellos llegó a ser piloto de Aerolíneas Argentinas.

En el año 1943, se reciben Rubén Julio Gaete, Carlos Marchessi, Juan Pedro Lozano y Andrés Martínez, siendo de la camada de primeros pilotos y, durante los años siguientes, hubo más y más graduados. Se encuentran entre ellos pilotos a escala internacional y que hoy hacen de la aviación su fuente de ingreso y sustento.

Ya en 1944 egresaron los pilotos, José Vargas, Roberto Vicente Rossi, José Rodríguez Fraga, Alfredo Denita, Antonio Gancedo, Julio Simón, Julio Magnenat, Juan Martínez Nieto y Enrique Starkman.

Paulatinamente se fue reduciendo la cantidad de pilotos que se recibían siendo la década del 40 y del 50 las más pujantes, hasta ahora, que en 2019, el aeroclub Alvear volvió a tener un gran listado de recibidos. La década del 90 fue la más crítica.

Retomando el desempeño de las mujeres piloto, en la actualidad, Elizabeth Roesque, Analía García y Carolina Vela, reflejan su pasión por volar cada domingo por las tardes, en ese cielo despejado en contraste con la llanura alvearenses. Se conjugan las aeronaves piloteadas con la ductilidad femenina desplegando el arte de atravesar el aire y aterrizar en la pista terregosa pero muy bien cuidada. Alternando con las piruetas y acrobacias del audaz piloto Javier García.

Entre los pilotos más destacados que recibieron la instrucción en Alvear recibidos en 1957, Wladimir Iwanov —siguiendo los pasos familiares— fue contratado por Aerolíneas Argentinas.

Es bueno destacar las nuevas generaciones que se sumaron a la hermosa tarea y los jóvenes recibidos después de la pandemia, ellos son jóvenes y auténticos impetuosos amantes del aire, como Federico Rossi, Franco Méndez, Franco Capotosti, Javier Lasagno, Daniel Bernoco y Darwin Kromaszczuk .

En 2023 lo lograron, Diego Reynoso, Matías Martini, Marcos Slesarchik, Román Slesarchik y Guillermo Kozub. Todos jóvenes apasionados por el maravilloso arte de poder volar.

V. INFRAESTRUCTURA

La infraestructura actual del aeroclub Alvear cuenta con tres hangares.

El primer hangar se remonta a la época fundacional, siendo el único por varias décadas. Allí se pueden observar las aeronaves que se utilizan para la colaboración con la agricultura de la zona y, también, se guardan las de algunos particulares que los domingos explotan la pasión por volar, que generalmente son recientes de ciudades cercanas. Posteriormente, se construyó un segundo hangar que dio el puntapié hacia el tercero. Siendo muy amplio y albergando varias aeronaves, cómodo y muy necesario, que con el tiempo quedó escaso, por lo que se proyectó la realización y posterior inauguración del tercero.

El más reciente inaugurado en abril de 2025 fue nombrado «Pilotos Alvearenses», permite albergar aeronaves locales y de paso, fortalece al aeroclub como escala técnica regional. En el hangar luce la lista en una placa de todos los pilotos alvearenses.

VI. PISTA

La pista es de tierra de 1.000 x 30 m (orientación 18-36). COORDENADAS: S 34º 59' 08.1" W 067º 43' 27.1" Elevación: 1541 ft 400 msnm. Tuvo balizamiento nocturno en algún momento de su historia, pero el vandalismo no permitió que se realice nuevamente en la actualidad.

VII. COMUNICACIÓN

Al no existir una torre de control, la comunicación se hace por radio a través de una frecuencia 123.5.

VIII. PROYECTOS

Respecto a los proyectos, el primero y principal, es el asfaltado de la pista que desde sus inicios fue de tierra. La gran experiencia de los pilotos para el aterrizaje en el suelo árido y gredoso hace que no se ocasionen desgracias, pero hubo ya situaciones extremas donde en época de lluvia el barro hizo estragos, de allí la importancia de este proyecto de asfaltado de pista.

IX. SERVICIOS

Los servicios integrales que ofrece son hangaraje, combustible (100 LL), buffet, baños, salón de eventos, estacionamiento y un sector de camping junto al río. Existe una pileta de gran porte para natación, aún en restauración, punto de reunión de los jóvenes alvearenses —pilotos o no— para disfrutar los calurosos veranos entre amigos, alegrías y chapuzones.

Este Aeroclub tuvo aportando una invaluable colaboración con la comunidad, ya que, participó activamente dentro del programa de Defensa Civil para la época de verano, donde se activan los incendios forestales, siendo una herramienta más el sobrevolar la zona para descubrir los focos de incendio. Las extensas cantidades de terrenos de campo para la alimentación del ganado vacuno resultan ser presa fácil, no obstante ello el aporte aéreo es de suma utilidad al sobrevolar las grandes extensiones de campos ganaderos.

Respecto a la salud también es de vital importancia. Antiguamente, cuando no había sala de terapia intensiva en los sanatorios, ni en el hospital de General Alvear, era común hacer los traslados sanitarios. Las aeronaves estuvieron a disposición de la comunidad para traslado en casos extremos por motivos de salud. El Aeroclub dada su ubicación geográfica también es punto de escala en caso de ser necesario, y posee pilotos regionales, lo que favorece el desarrollo del sur mendocino.

Respecto a la Escuela de pilotos, alberga una escuela de vuelo privada, ofreciendo formación para obtener la licencia de piloto privado con clases teóricas y prácticas en aviones cuatriplaza bajo el programa CIAC II. El instructor titular es Roberto García, quien lleva años formando jóvenes y adultos en este espacio que para muchos es su segunda casa. Se desempeñó como instructor desde 1980 hasta la actualidad.

Cuenta, además, con una escuela de aeromodelismo destinada a los más pequeños y despertando vocaciones a través de vuelos a escala.

Las Actividades y servicios que ofrece actualmente son para los turistas y visitantes, los días domingos hay vuelos de bautismo que duran a partir de 15 minutos aproximadamente.

También hay diagramados circuitos turísticos que sobrevuelan el Cerro Nevado, Valle Grande, El Nihuil y más opciones, o compartir experiencias especiales como acrobacia aérea y piloto por un día.

X. EVENTOS SOCIALES O TURÍSTICOS

Enclavado al pie del río Atuel, este sitio de instrucción y esparcimiento tiene su magia y esplendor, cuando cada domingo, las aeronaves despliegan sus alas para entregar un espectáculo increíblemente atractivo, en el marco de atardeceres, donde el rojo del horizonte se pliega a las intensas acrobacias en el aire, realizadas por un experto.

Es una costumbre local ver los Festivales aéreos y espectáculos de acrobacias. Cada año se realizan estos eventos convocantes que atraen a miles de visitantes. En 2018, en el marco del 80 Aniversario, se realizó el Primer Aero show los días 29 y 30 de septiembre de ese año, lo que potenció notablemente los eventos y festivales del club.

Uno de los más importantes es el Show Aéreo de Octubre, que se llevó a cabo el 12 y 13 de octubre de 2024 al que concurrieron más de 10.000 personas. En el mismo participaron más de 60 aviones de Argentina y Chile, destacando las maniobras acrobáticas, paracaidismo y globos aerostáticos.

Lo atractivo además para los visitantes es que, durante esas jornadas, se ofrecieron vuelos de bautismo, se destacó la acrobacia aérea, incluyendo un miembro de la escuadrilla «Los Halcones», provenientes de Villarrica, Chile y muchos otros que participaron de las lejanías. La intención de la presidente del Aeroclub, Analía García, es convertir este evento tan exitoso en una tradición anual.

Otro gran aporte a la comunidad educativa, lo que serían referidas a Jornadas escolares o algunos actos locales de los distritos, como, por ejemplo, en los aniversarios, es una costumbre las acrobacias solicitadas al Aeroclub para desplegar un evento con mayor importancia, a lo que el piloto local Javier García con mucho amor realiza y deleita a los niños que quedan perplejos y adultos que admiran su destreza.

XI. PERSPECTIVAS

El rol femenino alcanza un gran liderazgo local, ya que, cuenta una presidente que es a la vez piloto activa y otras mujeres que también son pilotos, lo que refuerza la presencia femenina en un ámbito aeronáutico alvearense.

Analía García, es la actual presidente y piloto, quien ha crecido dentro del Aeroclub, su hermano Javier es un piloto experto en acrobacias y ambos son hijos de un piloto de gran trayectoria. En conjunto, más los miembros de la comisión directiva y los socios están sumando esfuerzos para lograr hacer crecer y centralizar el Aero Club en la zona. Sumar utilidad, recreación, y desarrollo para lo que la próxima meta es la pista asfaltada.

Poseen redes sociales de contacto Facebook e Instagram: aeroclubgva

XII. CONCLUSIÓN

El Aeroclub General Alvear no es solo una escuela de vuelo, es un centro de formación, espectáculos y turismo que acompaña al desarrollo local.

Su historia centenaria, las renovadas instalaciones, la pasión de los pilotos locales y mujeres en vuelo lo consolidan como un punto de encuentro entre la aviación y la comunidad. Queda demostrado el avance del rol de las mujeres en este ámbito, por lo que congrega un mayor público e interés. Las familias completas se encuentran cada domingo para disfrutar del acogedor espacio donde miran las aeronaves.

General Alvear es tierra de inmigrantes, en su mayoría eslavos, italianos, españoles, sirios, libaneses, japoneses y muchos más. Ello hizo posible su fundación y gracias al capital humano de la época, el deseo de progreso y la necesidad de acortar distancias, el aeroclub se presenta como una excelente institución social.

Tener el aeroclub es sin duda, un avance para el desarrollo del sur provincial, porque conjuga el placer con la utilidad y el trabajo. La proyección del aeroclub y su aporte para la defensa de las zonas cultivadas, a través de la utilización de las aeronaves para combatir plagas, como así también, para la realización de vuelos sanitarios o búsquedas de personas u otras aeronaves, reflejan la importancia del aeroclub como institución social promotora del bien común. Fomentar la aviación en una región agrícola y menos poblada enriquece ferozmente al lugar. Cada día se lo pondera más y realza la utilidad del mismo.

Este aeroclub es un preciado patrimonio alvearense, los amantes de la aviación y pobladores sostienen día a día la institución para hacerla crecer y darle vida.

Invito al lector a conocer y recorrer el lugar, como también a disfrutar de la comunidad aeronáutica sureña que se destaca por la hospitalidad y amabilidad.



El transporte público y el pasajero no humano

POR EMILIO E. ROMUALDI¹

[MJ-DOC-18467-AR](#) | [MJD18467](#)

Sumario: I. La persona no humana y el concepto de familia multiespecie. II. Normativa aeronáutica de animales en cabina. III. Transporte terrestre. IV. Transporte por agua. V. Epílogo.

I. LA PERSONA NO HUMANA Y EL CONCEPTO DE FAMILIA MULTIESPECIE

Las sociedades van cambiando y nuestra relación con el entorno humano y no humano ha sufrido en los últimos años modificaciones trascendentales que, a veces, nos cuesta comprender y por tanto adaptarnos a ellas.

Por cierto, hay una profusa cantidad de trabajos y fallos que reflejan una nueva dinámica de relación entre seres humanos y no humanos.

En ese contexto se van modificando normas y hábitos que requieren una reforma de las reglas de interacción entre humanos —únicos capaces de establecerlas— y de ellos con otras especies no humanas.

En tal sentido, sostiene González Silvano, que, durante las últimas décadas, la apreciación y el análisis de las relaciones humano-animal han crecido considerablemente. La conexión y el conocimiento que hoy tenemos respecto de los animales no humanos (en adelante solo PET) dista mucho de la existente hace tan solo 50 o 30 años.

Se discute en la actualidad, desde ámbitos académicos y en diferentes disciplinas, su estatus ontológico, su condición jurídica y, sobre todo, las implicancias éticas y las conse-

¹ Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, UK. Ex Juez del Trabajo, Provincia de Buenos Aires. Profesor Titular, Escuela de Graduados de UK. Profesor Titular de Derecho Procesal Civil y Comercial, UK. Profesor Titular, UCALP. Miembro de la Asociación de Magistrados del Trabajo de la República Argentina y de la Asociación de Magistrados y Funcionarios del Trabajo de la Provincia de Buenos Aires. Autor de publicaciones sobre temas de su especialidad.

cuencias de nuestras prácticas relacionales. Lo cierto es que los derechos de los animales son una fuente emergente de permanente debate jurídico.

En tal sentido la jurisprudencia ha dicho que los animales no humanos, en especial los que han sido domesticados, son seres sintientes, que extrañan, que sufren y que adquieren costumbres, por lo que resulta indudable que el cambio que produce la separación de los cónyuges y la alta conflictividad los afectará también (...) La relación de la persona y el animal ha de ser modulada por la cualidad de ser dotado de sensibilidad, de modo que los derechos y facultades sobre los animales han de ser ejercitados atendiendo al bienestar y la protección del animal, evitando el maltrato y el abandono. Así, el concepto jurídico «Persona física no humana» es una propuesta de otorgar estatus de sujeto de derecho ciertas especies de animales que no pueden ser considerados objeto de la relación jurídica, ya que poseen verdaderos derechos subjetivos que el hombre no puede negarles.

En tal sentido Valdivieso sostiene que se critica que sean regulados en el derecho privado como «cosas muebles» considerándose solo la característica de poder desplazarse de un lugar a otro, colocando seres vivos en situación de igualdad con las cosas inanimadas.

Los fundamentos que se esgrimen son dos principalmente:

- sus altas capacidades cognitivas o inteligencia y
- la capacidad que tienen de sentir o conciencia, por el otro.

En base a esto se ha alcanzado a extender y comprender estas relaciones inter-especies que han logrado un conocimiento de ciertas especies de animales especialmente los denominados animales domésticos que son los que generan una jurisprudencia más sostenida como hemos visto previamente.

En tal sentido, González Silvano, afirma que La Declaración sobre la conciencia de Cambridge deja sin argumento el postulado acerca de que los animales no humanos no tienen conciencia de manera que ambos, humanos y no humanos la comparten. En este contexto, aunque aún carezca de reconocimiento legal, se habla de la familia «multiespecie».

Es decir, aquella integrada por animales humanos y animales no humanos. Los animales domésticos, al estar adaptados genéticamente para convivir con los seres humanos y requerir de un cuidado continuo, crean una relación especial entre ambas especies que necesariamente se proyecta en la construcción de un nuevo concepto de familia.

De cada diez familias argentinas, por lo menos ocho tienen al menos un animal en sus hogares. La lista de preferencia la encabezan los perros con un 81% de presencia y un 52% los gatos.

El número de mascotas se acrecentó aún más luego de la pandemia cuando miles de personas decidieron compartir sus vidas con un animal de compañía, transformándolos en parte de la familia. Luego del encierro se acrecentaron también los viajes y, en consecuencia, los animales domésticos comenzaron a viajar en familia.

Es así como la normativa del transporte ha debido modificar ciertas reglas para permitir el traslado de animales en cabina junto a sus humanos convivientes.

Veamos algunas consideraciones vinculadas a ello.

II. **NORMATIVA AERONÁUTICA DE ANIMALES EN CABINA**

Me parece adecuado empezar por el transporte aéreo porque es el que ha establecido mayor cantidad de normas generales vinculadas con la persona no humana como pasajero en cabina

A) NORMATIVA IATA

La normativa sobre el transporte de animales en cabina no es nueva ni, por cierto, uniforme. En tal sentido me parece que siempre es bueno en primer lugar consultar en el orden general, por ejemplo, la Reglamentación para el transporte de animales vivos (LAR) de la IATA dado que no todas las líneas aéreas aceptan este traslado y fijan condiciones particulares cada una de ella cuando lo hacen.

Ello más allá de establecer que

- la documentación pertinente para cualquier perro, gato u otro animal doméstico (PET).
- Que todo contenedor para transportar animales en cabina debe caber debajo del asiento delantero del pasajero o en otro lugar especificado por la aerolínea.
- El contenedor debe permitir que el animal se siente, se levante, se dé la vuelta y se tumbe.
- Debe ser a prueba de fugas y fugas.
- No se debe sacar a los animales del contenedor durante el vuelo.- El contenedor no debe abrirse durante el vuelo.

Establece asimismo que el pasajero es responsable de las acciones de su animal mientras viaja en cabina.

B) NORMATIVA EUROPEA E ITALIANA

En la Comunidad económica europea tenemos el Reglamento UE 965/2012 en sus disposiciones AMC2 CAT.OP.MPA 160 establece que solo se aceptarán en cabina animales domésticos con un peso no superior a 8 kilogramos salvo los perros guía.

Asimismo, hay que contemplar el transporte de personas con movilidad reducida (PMR) con un perro guía, hay que remitirse al Reglamento (CE) n.º 1107/2006 donde se estable-

ce que «cuando se requiera el uso de un perro guía, se admitirá al animal a condición de que se haya notificado previamente su presencia a la compañía aérea o a su agente o al operador turístico de conformidad con la normativa nacional aplicable al transporte de perros guía a bordo de aeronaves, si procede».

Ahora bien, es posible transportar un objeto voluminoso en la cabina de pasajeros, siempre que se cumpla lo dispuesto en el Reglamento (UE) 748/2012, se puede considerar la posibilidad de transportar PET con un peso superior a 8 kg en la cabina de pasajeros lo que queda sujeto a las disposiciones de los estados nacionales.

En ese contexto la República de Italia dictó por el Ente Nacional para la Aviación Civil ENAC «Las Directrices para la elaboración de procedimiento que permitan el transporte en cabina de animales domésticos con un peso superior a 8 kilos» (LINEE GUIDA PER LA PREDISPOSIZIONE DI PROCEDURE CHE CONSENTANO IL TRASPORTO IN CABINA DI PET CON PESO SUPERIORE AGLI 8 KG) con fecha 12 de mayo de 2025.

En sus conclusiones se establece que:

Los PET que pesen más de 8 kg podrán colocarse, dependiendo de la configuración de la cabina de la aeronave específica, dentro de un transportador adecuado, que también podrá colocarse sobre los asientos y sujetarse adecuadamente mediante cinturones de seguridad u otros sistemas de anclaje. Si el peso máximo combinado del PET y el transportador supera los límites actuales, deberá estar dentro del peso máximo permitido para un pasajero promedio.

El contenedor que contenga el PET deberá colocarse cerca de la ventana y no deberá ocupar asientos con acceso directo a las salidas de emergencia o donde su presencia pueda:

- 1) impedir a los miembros de la tripulación realizar sus funciones;
- 2) obstruir el acceso a los equipos de emergencia; o
- 3) dificultar la evacuación de emergencia de la aeronave;
 - el capitán, la tripulación y cualquier otro pasajero deberán ser informados con antelación si se transportan animales domésticos que pesen más de 8 kg;
 - Se debe establecer un número máximo de PET que se pueden colocar en la cabina en función del tipo de aeronave;
 - Se debe acordar un procedimiento con el proveedor de servicios de asistencia en tierra que permita equilibrar las necesidades de los pasajeros sin PET con las de los pasajeros acompañados por PET;
 - El ENAC también puede evaluar diferentes procedimientos que garanticen, en cualquier caso, estándares adecuados de seguridad y bienestar para los PET.

C) *LA REGLAMENTACIÓN ARGENTINA. EL DECRETO 809/24*

En este decreto Los animales vivos en cabina en el transporte aéreo son admitidos bajo ciertas condiciones.

Se reconoce, como en otras reglamentaciones, los animales domésticos y los animales de servicios, pero se incorpora el concepto de animal de asistencia emocional que podría incluirse dentro de los de servicios, pero prefiere —con buen tino desde mi perspectiva— reglamentarlos de manera diferenciada.

Veamos cada categoría

- Animales domésticos (art. 63 Anexo I, Decreto 809/24). Un animal doméstico es aquel que ha sido criado y mantenido por humanos durante generaciones, lo que ha resultado en cambios genéticos y de comportamiento que les permiten vivir en entornos humanos.

Estos animales dependen de los humanos para su alimentación, refugio y cuidado. Los animales domésticos deberán ser aceptados para el transporte y recibir un debido trato por parte del transportador. Establece que se podrá transportar animales en la cabina de la aeronave conforme las regulaciones del transportador y sujeto a su peso y permanencia en bolso o contenedor cómodo, flexible y que permita al animal moverse con soltura y acostarse, cuyas dimensiones y ubicación en la aeronave serán determinadas por cada transportador.

Este transporte puede estar sujeto a un cargo por parte del transportador, siendo responsabilidad del pasajero cumplir con la presentación de certificados válidos de salud y vacunación, permiso y otros documentos requeridos por países de salida, entrada y/o de tránsito.

Las condiciones especiales del transporte de animales en bodega, previo acuerdo con el transportador y sujeto a sus Regulaciones, podrán incluir el cobro de un cargo.

El pasajero será responsable de que su contenedor se encuentre debidamente acondicionado, y que se acompañen los certificados válidos de salud y vacunación, permiso y otros documentos requeridos por países de salida, entrada y/o de tránsito, sólo cuando sea aceptable para el transportador en un vuelo determinado, todo ello bajo condiciones de seguridad y conforme términos comerciales.

Por ello es relevante consultar las condiciones de cada transportista para realizar el acarreo del animal.

- Animales de servicio (art. 66 Anexo I Decreto 809/24) Se considera un animal de servicio cualquier perro que está entrenado individualmente para realizar un trabajo o realizar tareas en beneficio de una persona con una discapacidad, incluyendo una discapacidad física, mental, sensorial, psiquiátrica, intelectual u otra discapacidad mental.

Se establece que estos deberán recibir un trato digno por parte del transportador. En este sentido el que debe dar ese trato es el que ejecuta el contrato y ello hace que refiera al transportador (acarreador) y no al transportista.

Asimismo se garantiza que los animales de servicio, debidamente certificados como tales, que acompañen a pasajeros con visión o audición disminuida y/o físicamente impedidos o con otras necesidades, pueden ser transportados gratuitamente en la cabina sin ocupar asiento, equipados con bozal y/o aparejos adecuados sujetos al cinturón de seguridad del pasajero o un punto fijo, y conforme las regulaciones del transportador quien está obligado a proveer un asiento gratis en especial en la cabina de la aeronave.

El animal de servicio debe viajar a los pies del Pasajero transportado, sin invadir el espacio personal del Pasajero adyacente, quién también deberá guardar y recibir por parte del Pasajero un trato digno durante su viaje.

En estos casos el animal debe disponer del espacio suficiente para levantarse, estar sentado erguido, estar tumbado en posición natural y darse la vuelta de forma normal mientras esté levantado, caso contrario se deberá abonar un asiento.

El Pasajero debe presentar el certificado de animal de servicio emitido por una escuela autorizada por la autoridad de aplicación, y/o escuelas avaladas por ésta, certificado de salud y certificado de vacunación.

- Animal de asistencia emocional. Los animales de apoyo emocional son mascotas que brindan consuelo y apoyo a personas que padecen trastornos o dolencias psicológicas, mejorando su bienestar emocional.

A diferencia de los perros de servicio, no requieren entrenamiento específico para tareas, sino que su mera presencia ayuda a reducir el estrés y la ansiedad.

En este caso también se los regula novedosamente los que deben ser aceptados para el transporte sujeto a lo dispuesto por las regulaciones del transportador siempre que el Pasajero cumpla con todos los requisitos aplicables al caso, conforme certificaciones oficiales emitidas. Se establece que no se aceptará el transporte como animal de asistencia emocional de aquellos que no sean calificados como domésticos. El transportista podrá exigir que el pasajero demuestre que el animal posee un adiestramiento suficiente certificado por una entidad pública oficial para acompañamiento como animal de asistencia emocional en una aeronave, para el trayecto específico a ser realizado en la aeronave.

Los animales de asistencia emocional que acompañen a pasajeros, con certificado médico o psicológico que requieran dicho servicio, serán transportados en cabina de manera gratuita y sin ocupar asiento, sujetos al cinturón de seguridad, equipados con bozal y/o y aparejos adecuados al servicio que prestan. La forma de viaje es igual a la descripta para el animal de servicio.

De igual modo, el pasajero adyacente, quién también deberá guardar y recibir por parte del pasajero y su animal un trato digno durante su viaje. En estos casos el animal debe disponer del espacio suficiente para levantarse, estar sentado erguido, estar tumbado en

posición natural y darse la vuelta de forma normal mientras esté levantado, caso contrario deberá abonar un asiento.

Finalmente, la normativa prevé que, en todos los casos, la aceptación para transporte de animales está sujeta a la condición de que el pasajero asuma la responsabilidad por el animal. El transportista o el transportador no podrá ser considerado responsable por cualquier daño y/o perjuicio que pudiere derivarse en caso de que se niegue al animal la entrada o tránsito a través de cualquier país, estado o territorio.

III. TRANSPORTE TERRESTRE

En este medio de traslado empecemos por el transporte por ferrocarril y luego por el transporte por ómnibus ya que este último sólo tiene disposiciones de los transportadores y no hay ninguna regla general.

En cualquier circunstancia hay que siempre tener en cuenta las recomendaciones del Senasa (Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria) organismo responsable de fiscalizar y certificar los intercambios internacionales de caninos y felinos domésticos.

En cuanto al traslado de estos animales en trayectos dentro de Argentina por cualquier vía de transporte —aérea, terrestre o acuática— el Senasa no posee una reglamentación específica, por lo realiza estas recomendaciones.

Constancias documentales para viajeros nacionales:

1. Certificado de vacunación antirrábica

Para ejemplares vacunados en la Argentina debe tratarse de una constancia / certificado confeccionado por el profesional veterinario matriculado (privado) y que haya utilizado los certificados oficiales autorizados.

También son válidos los certificados de vacunación antirrábica emitidos por el estado municipal, provincial o nacional con vacunas adquiridas por el Ministerio de Salud de la Nación.

El ejemplar original no debe ser retenido por ninguna autoridad de control dentro del territorio argentino.

Debe contener todos los datos requeridos (del propietario, del animal, de la vacuna utilizada, etcétera) y legibles. Siempre es de utilidad viajar con (un mínimo de) una fotocopia de este certificado / constancia.

La constancia de vacunación antirrábica podrá estar incluida en la Libreta Única Sanitaria Canina y Felina (L.U.S.C.Y.F).

2. Certificado de salud

Cuando el perro o gato sea despachado como carga para vuelos de cabotaje dentro de Argentina hay que tener en cuenta que se necesita contar con este documento dentro

de los 10 días previos al viaje (y que el certificado de vacunación antirrábica debe estar vigente).

Estas recomendaciones son mínimas pero dado que hay medios de transporte donde no hay reglamentación específica resultan muy importantes como parámetro mínimo del transporte de personas no humanas.

A) TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En Argentina, no todos los trenes permiten el transporte de mascotas y es fundamental verificar las condiciones y requisitos de cada línea o servicio.

Ello ha motivado, que la diputada Graciela Ocaña en 2023 presentara en la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados un Proyecto de Resolución solicitando al Poder Ejecutivo Nacional disponga las medidas necesarias para permitir el traslado de perros y gatos domésticos en los trenes de pasajeros que circulan en el territorio nacional.

En sus fundamentos considera que es necesario que nuestro país dé un paso más en el reconocimiento de los derechos de los animales domésticos y sus dueños/as.

En pleno siglo XXI, es necesario avanzar hacia la modernidad como lo han hecho gran cantidad de países del mundo, en los que los animales domésticos están plenamente integrados en la sociedad y en la vida en las ciudades.

Esa conducta que expresa el proyecto es muy evidente en los países europeos donde es habitual, con ciertas restricciones, observar como los animales domésticos comparten el viaje con humanos.

Por otro lado, la poca reglamentación no contempla los animales de servicio imprescindibles para las personas que requieren de su asistencia.

A.1.) EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

A.1.1. EL TRANSPORTE EN FERROCARRIL

Esta inquietud de Ocaña no es nueva con fecha 23 de noviembre de 2016 los diputados Anabella Ruth Hers Cabral (Unión PRO - C.A.B.A.), Marcelo Germán Wechsler (Unión PRO - C.A.B.A.) y Karina Alejandra Molina (Unión PRO - La Rioja) presentaron el proyecto de ley que reglamentaba el traslado de animales domésticos en tren

En sus fundamentos se sostenía que era imprescindible armonizar la legislación nacional con la tendencia nacional y mundial a reconocer a las mascotas como verdaderos compañeros de la vida para facilitar a las personas que así lo necesiten, el traslado de sus animales domésticos en el ferrocarril dado que no todos los ciudadanos cuentan con medio de transporte propio limitando el proyecto a los servicios metropolitanos. En tal sentido, sostenían que ello iba como una manera de articular la ley 5687 de la Ciudad de

Buenos Aires con ámbito de aplicación en los subterráneos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se establecía que se entendía que la reglamentación alcanzaba a los animales domésticos entendiéndose como tales a los perros, gatos y todos aquellos animales domésticos, cuya crianza y/o tenencia se encuentre permitida y que sean admitidos por vía reglamentaria.

En tal sentido, se proponía permitir a los viajeros el acceso con los animales domésticos de mención, en los horarios, líneas o tramos de líneas y vagones específicos identificados a tales fines que establezca la autoridad de aplicación, que ha de ser el Ministerio de Transporte, siempre que se cumplan las condiciones detalladas puntualmente en el proyecto.

Los aspectos salientes de la ley eran:

- Regular que todo pasajero mayor de edad que se traslade en los ferrocarriles metropolitanos tenga derecho a transportar mascotas, sin costo adicional
- Permitir a los viajeros el acceso con los animales domésticos de mención, en los horarios, líneas o tramos de líneas y vagones específicos que establezca la autoridad de aplicación, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
 - a) Solo se permitiría que cada pasajero transporte un máximo de 2 (dos) mascotas en simultáneo.
 - b) El viajero debería llevar consigo la libreta sanitaria del animal que determine la reglamentación que se dicte al respecto.
 - c) El animal, y en su caso el receptáculo de traslado debía contar con chapa identificatoria en la que mínimamente constara de modo fácilmente visible, el nombre, número de Documento Nacional de Identidad, teléfono y domicilio del propietario o guardador.
 - d) El viajero que acceda a las instalaciones con el animal, se responsabilizaría de la integridad de este y se obligaba a vigilar que no ocasione daños o molestias a terceros o daños a las instalaciones y al material móvil del ferrocarril, siendo responsable de los daños y perjuicios que pueda ocasionar el animal.
 - e) Los animales de pequeño tamaño debían ser transportados en un dispositivo cerrado y ventilado, en condiciones aptas de salubridad y aseo de los que no puedan escapar, y no resulten peligrosos ni molestos por su forma, volumen, y olor para el resto de los viajeros. Dicho dispositivo debía ser lo suficientemente grande como para permitir que el animal se levante y se acueste con facilidad y comodidad. Estos requisitos deberán ser cumplidos desde el mismo acceso a la estación y hasta la salida a la calle del animal.

- f) En el caso de transporte de perros que no sean transportados en recipientes -claramente aquí quedan contemplados los animales de asistencia - debido a su tamaño, debían llevar con bozal que le permita respirar libremente o lamer agua y que haga imposible que el perro muerda a cualquier persona o animal, y con correa no extensible menor a 50cm de longitud. Estos requisitos debían que ser cumplidos desde el mismo acceso a la estación del tren y hasta la salida a la calle del animal. En ninguno de los casos se autorizaba que la mascota ocupe un asiento.
 - g) El pasajero debía evitar la obstrucción del paso del resto de pasajeros y/o las puertas de acceso a los vagones. Asimismo, los andenes de las estaciones debían disponer de espacios específicos debidamente señalizados para la espera y el abordaje de los vagones identificados para transporte de mascotas.
- Los pasajeros que no se encontraban acompañados de animales domésticos podían abordar un coche destinado a transporte de mascotas puedan hacerlo sin restricciones.
 - Debería cumplirse en todo momento la legislación en el ámbito de la protección y bienestar animal, así como la de protección de la salud pública de las personas.
 - El personal de servicio de la empresa de ferrocarriles se reservaba el derecho a denegar el transporte y/u ordenar el desalojo y retiro de las instalaciones de cualquier animal por incumplimiento de lo normado en la reglamentación y/o su estaba causando y/o que sea probable que causara molestias o situación de peligro con respecto a los demás pasajeros debido a su tamaño, comportamiento o cualquier otra circunstancia atendible.
 - Podía limitarse el acceso con los animales a las instalaciones y/o formaciones cuando se produjeran circunstancias que, a juicio del operador de transportes, así lo aconsejen, tales como aglomeraciones, huelgas, paros, accidentes, y/o para preservar la seguridad de viajeros y de los propios animales.
 - La autoridad de aplicación resulta era el Ministerio De Transporte, el que debía implementar las estrategias comunicacionales y medidas de concientización para la difusión y orientación sobre la normativa que rige para el traslado de mascotas en el servicio de ferrocarriles nacionales.

A.1.2. EL TRANSPORTE EN SUBTERRÁNEOS

El transporte en subterráneos es en definitiva un transporte por ferrocarril en un medio determinado. Es más, en muchas ciudades del mundo hay transporte mixto como hubiera ocurrido si se hubiera cumplido el plan de soterramiento parcial de la línea férrea. En nuestro país el único servicio de estas características está en la Ciudad de Buenos Aires

y el transporte de animales no humanos está regido por la ley 5687 y está reglamentada por el Decreto 31/2017.

En lo sustancial la norma simple y escueta establece:

- Se permite el traslado de perros y gatos domésticos los sábados después de las 13hs, los domingos y feriados. Dicho traslado podrá impedirse o restringirse cuando se advierta una amenaza al orden público, o se produzcan circunstancias que así lo aconsejen, tales como aglomeraciones, averías y otras incidencias que dificulten el tránsito y la movilidad de personas dentro de las instalaciones. No obstante, los perros de asistencia pueden viajar en los trenes de AMBA.
- El traslado de perros y gatos domésticos no tendrá costo adicional para el pasajero.
- Cada pasajero mayor de edad podrá trasladar un (1) perro o gato doméstico.
- Los perros y gatos domésticos deben trasladarse únicamente dentro de cajas y bolsos transportadores cerrados y especialmente acondicionados, con una apertura para aireación que no permitan que las partes del perro o gato doméstico sobresalgan del mismo, impidiendo ensuciar o incomodar a los demás usuarios del servicio.
- No se puede trasladar a más de un perro y/o gato doméstico por dispositivo de transporte y debe poder ser manipulado por una sola persona, sin valerse de rodamiento propio o externo que facilite su traslado.
- Se dispondrán en los andenes de SUBTE espacios específicos para la espera y el abordaje con las mascotas indicadas en el art.1º, los que estarán debidamente señalizados.
- El pasajero a cargo del traslado del perro o gato doméstico será responsable de velar por la salud e integridad física del mismo, así como también de su custodia y cuidado, evitando, a través del desplazamiento, cualquier molestia al resto de los usuarios del servicio.
- El pasajero, en su carácter de tenedor responsable, debe portar durante el viaje la constancia de la vacuna antirrábica vigente, la que debe ser exhibida al momento de ingresar al Subte o cuando así lo requiera el personal de Subte y/o el personal policial.
- La autoridad de aplicación debía implementar estrategias comunicacionales y medidas de concientización para la difusión y orientación sobre la normativa que rige para el traslado de perros y gatos domésticos en el servicio de subte que brilla por su ausencia.

A.2. *CONSIDERACIONES PARA VIAJAR CON ANIMALES DOMÉSTICOS EN TRENES ARGENTINOS:*

En principio, desde siempre se pueden en cabina llevar en los trenes de larga distancia en la Argentina solo perros de asistencia y sujetos con correa y arnés.

No obstante, en muchos casos, las mascotas viajan en el furgón de equipaje, donde se transportan maletas y otros objetos cumpliendo las reglas que se establezcan a tal fin por el transportador.

A partir de 2020, el Ministerio de Transporte de Argentina implementó una serie de regulaciones que permiten la inclusión de animales domésticos en los viajes en tren, tanto en los servicios de Trenes Argentinos como en los de Ferrocarriles Argentinos.

En tal sentido, Trenes Argentinos permite el transporte de mascotas en sus servicios de larga distancia y algunos de cercanía, siempre que se cumplan ciertas reglas. Generalmente, se permite llevar un máximo de un animal por pasajero, y debe estar debidamente contenido en un transporte que cumpla con las medidas establecidas, que suelen variar entre 30 y 60 cm de altura, dependiendo del servicio. Por otro lado, si es más grande, debe abonar un boleto especial y posiblemente cumplir con ciertas condiciones adicionales por lo que es fundamental consultar las condiciones específicas de cada línea de tren, ya que pueden variar.

Luego, particularmente en los vagones de pasajeros —objeto de este trabajo—, algunas líneas permiten el transporte de mascotas pequeñas (generalmente perros y gatos) en transportadoras o jaulas, que no superen ciertas dimensiones y que no molesten a otros pasajeros por lo que es siempre necesario consultar con el transportador sobre las restricciones específicas de cada línea y servicio.

Como ya dije los perros de asistencia, como perros guía para personas con discapacidad, suelen tener permitido viajar en los vagones de pasajeros, acompañando a su dueño. Es obligatorio contar con la documentación sanitaria de la mascota, incluyendo la libreta sanitaria actualizada y la constancia de la vacuna antirrábica al día.

Luego, se pueden aplicar restricciones sobre el tamaño y la raza de las mascotas, así como sobre la cantidad de mascotas por pasajero. Algunas empresas ofrecen pasajes «pet friendly» con un costo adicional, que puede ser un porcentaje del boleto del dueño.

A partir de diciembre de 2024 el Viejo Expreso Patagónico sumó un nuevo servicio destinado a los pasajeros que deseen realizar el viaje con sus animales domésticos. De esta manera, «La Trochita» ubicada en Esquel, Chubut comenzó a ofrecer el servicio «Pet Friendly», convirtiéndose en el primer tren turístico del país donde los pasajeros puedan viajar con su mascota.

Desde el Gobierno de Chubut aseguraron que «el sistema será para las personas con intenciones de hacer el recorrido junto a sus mascotas en las estaciones de Esquel y El Maitén». Un coche cercano al furgón será reservado para esta nueva modalidad. «Lo

tendremos debidamente señalado», comunicaron, dejando en claro que cada salida tendrá dos cupos.

La persona no humana deberá permanecer y circular con correa dentro del predio de la estación en todo momento (boletería, andén, estacionamiento, museos, talleres, etc.). Siendo responsabilidad del dueño las cuestiones higiénicas y otras que puedan surgir.

Los animales que pueden subir al tren serán animales de compañía, como perros o gatos de hasta 15 kilos. La tarifa para el acceso de los animales al tren: será del 50% de la tarifa residente local vigente (Esquel-Trevelin-Maitén). Permitiéndose hasta dos mascotas por salida.

Los animales deberán viajar con certificados de vacunas al día, el collar colocado con correa sin excepciones y bozal en caso de ser necesario.

Las mascotas viajarán en el coche asignado el cual estará debidamente señalado y no ocuparán asiento. En caso de que el Guarda del tren así lo indique, la mascota se trasladará al canil homologado situado en el Furgón de Cola.

El dueño del animal será el responsable absoluto de los inconvenientes y/o accidentes ocasionados por el animal de compañía, tanto dentro del tren como en el predio de la estación: cuestiones higiénicas propias del animal, accidentes del animal o causados por éste, gastos médicos y/o veterinarios en caso de ser necesario.

En definitiva, el transporte por ferrocarril es muy restringido para el transporte en cabina con el pasajero y se requiere consultar al operador de transporte para conocer las condiciones de transporte.

B) TRANSPORTE POR AUTOBÚS

El otro medio de transporte terrestre es el que se realiza por autobús. Desde el 1 de noviembre de 2024 se puede viajar en autobús con el animal no humano doméstico que está liberado a los requisitos que cada transportista impone en cada caso.

Dos empresas he verificado a la fecha que realizan este transporte. Veamos qué condiciones ponen para poder realizar el traslado del animal no humano.

La empresa Flecha Bus estableció que la transportación estará disponible hasta un perro o gato por pasajero y por contenedor debiéndose al momento de comprar el pasaje informar que se viajará con una persona no humana y proporcionando los detalles necesarios. El peso máximo permitido por mascota es de 10 kg. con contenedor incluido. Se establece una edad mínima de 12 semanas.

El animal debe trasladarse en un canil portátil o contenedor adecuado para las dimensiones del animal. Medida máxima permitida: 43cm x 24cm x 32cm con base impermeable, absorbente, ventilado y seguro.

Los espacios asignados para la transportación se ubican sobre el piso debajo de las butacas 1 y 4. Los responsables de las mascotas viajarán en las butacas 2 y 3 (pasillo), respectivamente.

Se deberá presentar certificado sanitario, emitido por un médico veterinario, donde conste que el animal se encuentra en condiciones óptimas de salud para realizar el viaje. El mismo debe ser realizado hasta 10 días antes de la fecha de viaje. Además, se deberá contar con certificado de vacunación que incluya vacuna antirrábica aplicada al menos 21 días antes de la fecha de viaje y con no más de un año.

No se admitirán perros/gatos que se muestren agresivos y puedan resultar peligrosos o causar molestias a los pasajeros o con tratamiento veterinario.

El perro o gato deberá ser higienizado antes del viaje a fin de evitar molestias entre los pasajeros. Debe llevar kit de higiene: bolsa de residuos, toallas húmedas, se recomienda pañales pet. No se transportarán mascotas en la bodega.

Se trasladan hasta dos animales por servicio y se establecen los que contarán con esta posibilidad lo cual torna restringida la oferta del servicio.

La empresa Plusmar establece que la persona no humana debe contar con un pasaje PET FRIENDLY que tiene un valor del 50% del boleto elegido por la persona humana.

La persona no humana debe contar con su libreta sanitaria actualizada, que demuestre que está al día con sus vacunas y chequeos veterinarios y no debe excederse de 10 kg. Se transporta todo el viaje en un canil adecuado suficientemente espacioso para que pueda moverse cómodamente estar ventilado y seguro, evitando que pueda escapar. Se requiere que esté tranquila y habituada a estar en el canil. Se aconseja realizar paseos cortos en el canil antes del viaje para que se familiarice. Se debe llevar bozal correspondiente por cualquier situación que amerite su utilización y ser transportada en condiciones de aseo adecuadas y poseer los elementos de limpieza para garantizar el viaje

En caso de no poseer un canil adecuado para el traslado se puede adquirir uno en las boleterías de la empresa en las principales terminales.

La persona no humana debe tener un ayuno de al menos ocho horas antes del viaje (difícil de acreditar) a fin de evitar mareos y malestar durante el traslado. El dueño debe llevar un recipiente adecuado para proporcionarle agua en intervalos regulares.

Se puede transportar sólo una persona humana en los servicios seleccionados para este tipo de transporte.

IV. TRANSPORTE POR AGUA

En primer lugar, me parece que hay que distinguir el caso argentino del internacional y destacar que los casos que citaré en ese orden es de cruceros que tiene una finalidad recreativa que en parte agiliza o flexibiliza la habilitación de animales domésticos.

A) *TRANSPORTE EN ARGENTINA*

No existe normativa actualizada sobre esa práctica novedosa del transporte de persona no humana en cabina de pasajeros. En el área metropolitana no se admite el transporte en cabina de persona no humana en el delta del Tigre.

Por el contrario, las empresas que realizan viajes a la República Oriental del Uruguay desde Buenos Aires (Buquebus y Colonia Express) animales domésticos de porte menor pueden viajar en los servicios de barco sin cargo extra. Los mismos deberán ser ingresados en los caniles ubicados en la bodega durante la travesía, o transportados en caniles aportados por su dueño aptos para viaje. Dependiendo del animal, y bajo resguardo de la seguridad del pasajero a bordo, se podrá solicitar que tanto el dueño como la mascota viajen en las partes de la embarcación habilitadas para su transporte.

En tal sentido deben ser llevados junto al pasajero humano dentro del canil llevado por la persona humana de material rígido o flexible - siempre teniendo en cuenta las dimensiones de la persona no humana transportada durante todo el trayecto de la navegación en el buque.

En el caso de la conexión en Bus solo se pueden transportar en canil de material rígido, con ventilación y base impermeable transportados junto con el equipaje en caniles para traslado en la bodega del bus. Los perros guías que deberán presentar su certificación para viajar junto a su dueño.

La empresa Buquebus tiene habilitadas en sus buques unas «Cabinas Especiales o Pods» pensadas para que el pasajero no humano viaje súper relajado. La misma puede ser usada sujeto a disponibilidad.

En caso de viajar con vehículo, las mascotas tienen la posibilidad de permanecer en los mismos

B) *TRANSPORTE EN CRUCEROS Y FERRIES*

Los cruceros pet friendly son cada vez más populares entre los amantes de los animales. Algunas empresas aceptan perros y gatos a diferencia de otras que no lo hacen.

Entre las razones que sostienen las que no lo hacen las más comunes son:

- Higiene y limpieza;
- Legislación internacional. Las normas sobre la entrada de animales cambian de país a país y las compañías de cruceros no pueden hacer frente a este problema administrativo.
- Evitar riesgos para otros pasajeros. Hay personas que pueden ser alérgicas o sentirse incómodas con los animales, por lo que, para garantizar la comodidad y seguridad de todos, las compañías prefieren limitar o prohibir la presencia de mascotas a bordo.

Ahora bien, buques como, por ejemplo, el Queen Mary II de Cunard Line es el crucero pet-friendly más popular por aceptar mascotas (perros y gatos) y por ofrecer servicios personalizados como zonas de paseo, áreas de juego y servicios de peluquería.

Sin embargo, no se aceptan mascotas dentro de las cabinas, por lo que el buque dispone de veinticuatro espacios habilitados (kennels) donde dejar a tu amigo no humano e ir a visitarlo o para dar un paseo con él a determinadas horas.

Luego, la ruta que permite este tipo de viaje es exclusivamente la que prevé el embarque o el desembarque desde Southampton, Nueva York y Hamburgo, y que el permiso varía según la especie y el tamaño del animal declarados en el momento de la reserva.

Aunque el Queen Mary II sea el único buque de crucero que acepta animales de compañía, hay muchos otros que pueden alojarlos, pero con algunas condiciones: solo pueden subir a bordo perros de asistencia previa comunicación anticipada y acordada con las oficinas de Accesibilidad. Algunas compañías que aceptan perros con la función de asistir a personas con discapacidad son MSC, Costa Cruceros, Royal Caribbean Cruise, Norwegian Cruise Line y Carnival Cruise Line.

En general cada animal debe tener su propio boleto de viaje, tener microchip y libro de vacunación en regla, especialmente con protección contra garrapatas y tenia (en el caso del Queen Mary 2 se requiere 1-5 días antes de la salida).

El animal debe tener un pasaporte europeo PET. En el barco es obligatorio la correa y no todas las áreas están disponibles, especialmente las cabinas.

Por supuesto, esta regla excluye a los perros de asistencia que pueden acompañar a la persona con discapacidad en todas las áreas públicas (excepto piscinas y spa).

Cada puerto de escala puede tener sus propias normas, por lo que es probable que en algunos casos el perro o gato tenga que permanecer a bordo.

Sin embargo, si bien la opción pet friendly para los cruceros todavía es limitada, no se puede decir lo mismo de los ferries, donde está permitido el transporte de todos los animales domésticos (excepto los animales exóticos de compañía).

En tal sentido, desde hace algún tiempo algunas compañías han puesto a disposición cabinas adecuadas para la estancia de animales, por lo que la mascota podrá estar siempre con su dueño en el máximo confort, pero no en la cabina con otros pasajeros que no viajan con personas no humanas.

En concreto, las compañías que actualmente han equipado sus barcos con cabinas con acceso para animales son Tirrenia, Moby Lines, GNV, Corsica Sardinia Ferries, Anek Lines, Minoan Lines y Grimaldi Lines.

V. EPÍLOGO

Los cambios culturales son difíciles muchas veces de comprender como asimismo las pautas de una sociedad que, por su cultura, tiene una relación diversa a la que conocemos.

Estas cosas siempre nos generan dudas y resistencias. El transporte de animales en cabina es una realidad que se asocia incluso a su presencia en locales gastronómicos. Los animales domésticos o conviviente no humano como lo designan algunos, más allá de las denominaciones y la naturaleza jurídica que se les asigne, conviven en los hogares y forman parte de las dinámicas familiares, adquiriendo una importancia tal que, culturalmente, son considerados miembros del conglomerado familiar. Esto es así según un paradigma que considera que los lazos en la familia tienen su raíz en el afecto, que subyace en todas las relaciones familiares.

De este modo, los vínculos que se generan con los animales tienen su base en la afectividad de éstos, es decir, en su capacidad para dar y recibir afecto conforme lo establece La Declaración de Cambridge sobre la Conciencia animal.

Por tanto, su traslado con su conviviente humano ha generado demandas y requerimientos de la «demanda del mercado» que hace que organismos estatales y operadores privados hayan modificado viejos paradigmas habilitando mediante nuevas reglamentaciones este tipo de transporte.

Como siempre resistir el cambio es absurdo y debemos adecuarnos a él y generar las formas de intercambio que permitan una convivencia pacífica entre humanos y de nosotros con las personas no humanas.

Valor MJ

Más Información, Mejores Resultados



NOVEDADES VIRALES



LÍNEA EXCLUSIVA



NEWSLETTER DIARIO



PODCAST DE ACTUALIDAD