

Los delitos aeronáuticos.

La imperiosa necesidad de generar un nuevo ordenamiento normativo

Sergio Hernán Salaverry

SUMARIO: I.- Introducción; II.- Normativa local; III.- Casos testigos verificadores del conflicto. Disimiles decisiones judiciales generadas por la incertidumbre normativa; IV.- La opinión del autor; V.- Conclusión; VI. - Bibliografía

RESUMEN: Este trabajo aborda la complejidad normativa en torno a los delitos aeronáuticos en Argentina, evidenciando discrepancias interpretativas y conflictos jurídicos. Comienza con una revisión histórica de la normativa aeronáutica desde 1925 hasta la actualidad, destacando la ley 14.307 como referencia principal. Luego, presenta casos judiciales que ilustran las diferentes interpretaciones sobre qué normativa aplicar en casos concretos. Destaca la necesidad de una reforma legislativa urgente para resolver la incertidumbre jurídica y garantizar la seguridad jurídica. Propone la participación de expertos y la consideración de estándares internacionales para desarrollar una legislación clara, coherente y actualizada

PALABRAS CLAVE: Código - aeronáutico

I.- Introducción

Recientemente, he tenido la oportunidad de tomar conocimiento de una situación normativa que llamo poderosamente mi atención. Me refiero a los conflictos que se suscitan al querer establecer con precisión cuales son los delitos aeronáuticos que a la fecha se encuentran vigentes en aras de las reglas que reglamentan esa actividad.

Es que, por lo general, en el ámbito del derecho las discusiones versan sobre cuestiones interpretativas relacionadas con la aplicabilidad de una norma a un caso concreto, pero difícilmente se encuentre otro tópico en el que existan opiniones tan disimiles sobre cual regla se encuentra vigente y debe aplicarse ante la existencia de una conducta que se considere delictiva. Los diferentes criterios que en la actualidad se precian generan la irrisoria situación que lo que para algunos resulta objeto de reproche penal, para otros no encuadra en una figura que amerite la persecución estatal, por lo menos bajo la óptica del derecho penal sancionatorio.

Planteado así el conflicto, entiendo que para un debido análisis metodológico de la cuestión articulada, corresponde hacer una primera mención de las reglas que en el transcurso del tiempo se han definido para reglamentar la actividad aeronáutica, analizando luego algunos casos que verifican el conflicto y la dificultad de establecer cual norma se encuentra vigente y es derecho aplicable en nuestro país.

II.- Normativa local

Si queremos rememorar las primeras notas que regulan la aeronavegación en nuestra patria, debemos retrotráenos al año 1925, pues en ese tiempo se celebró el primer decreto que significó un avance al considerar los principios relacionados a sobrevuelo, aterrizaje, nacionalidad, matriculación, fomento del avión. Ese texto fue completado por otro que data del año 1926, el cual poseía una raigambre más reglamentarista al establecer algunas clasificaciones sobre aeronaves¹.

Luego de ello, ya en el segundo mandato del General Juan Domingo Perón se sancionó la ley 14.307. Esta norma, resultó ser el primer compendio normativo que nucleaba todos los conceptos, características y requisitos que eran necesarios para desplegar la actividad aeronaval, conteniendo en el Título XVI Capítulo II aquellas conductas ilícitas que debían ser consideradas delitos.

Así, entre los artículos 194 a 198 se preveían algunos supuestos reprochables desde sede penal, tal como ser las sanciones que se establecían para quienes “...*clandestinamente franqueare la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad competente, o se desviare de las rutas aéreas prefijadas para entrar y salir del país...*” (cfr. art. 195), o para aquel “...*que volare clandestinamente sobre zonas prohibidas...*” (cfr. art. 196), o “...*condujere una aeronave sin poseer título habilitante...*” (cfr. art. 197), entre otros casos comprendidos.

¹ Arrola de Galandrini, Graciela, “Derecho Aeronáutico”, volumen II, ed. Suarez, Mar del Plata, 1997, Pag. 25

Luego del golpe de estado del año 1966, el presidente de facto Juan Carlos Onganía dictó el 17 de mayo de 1967 el decreto ley 17.285, que se constituiría como el nuevo Código Aeronáutico. Aquel texto, contenía en el título XIII, capítulo II, una enunciación de las conductas reprimidas y sancionadas como delito. Así, entre los artículos 217 y 226 se prohibían algunas acciones tales como el ejecutar algún acto que ponga en peligro la seguridad de la aeronave (art. 218), conducir una aeronave sin certificado habilitante (art. 219 inc. 1), desempeñar una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio (art. 220 inc. 1), o conducir una aeronave sobre zonas prohibidas (art. 222), entre otras.

Asimismo, la norma referida, en su artículo 235 derogaba la ley 14.307 y toda otra que se le oponga.

Meses después, aquel gobierno dictatorial reglamenta el Decreto Ley 17.567 (año 1968), que más allá de modificar el Código Penal Argentino en alguno de sus aspectos e incorporar tipos penales que son de interés para la materia (art. 190, 194 y 198 del C.P.), deroga del Código Aeronáutico los artículos 217, 218, 219 inc. 4 y 5, 220 inc. 1 y párrafo final, 221, 222, 225 y 226.

Ahora bien, a los pocos días de asumido el gobierno democrático por parte de Héctor José Cámpora, el Honorable Congreso de la Nación Argentina sanciona y promulga el 27 de mayo de 1973 la ley “ómnibus” N° 20.509, con la finalidad de reorganizar una multiplicidad de normas que habían sido dictadas por el gobierno de facto, adecuando su contenido a un debido estado de derecho. En su título, la ley establece que *“Perderán toda eficacia las disposiciones que crean o modifican delitos o penas de delitos ya existentes y que no hayan emanado del Congreso Nacional. Conviértense en ley diversas disposiciones del Poder Ejecutivo, dictados entre el 28/6/66 y el 24/3/73.”*

Así las cosas, más allá de esa pretérita aclaración formulada por la norma en su título, en el artículo 1 se especifica con claridad meridiana el tiempo en que la ley entra en vigencia, así como también las leyes que pierden eficacia y aquellas que recuperan su valía. De tal forma, el texto detalla que:

“A partir de la entrada en vigencia de esta ley perderán toda eficacia las disposiciones por las que se hayan creado o modificado delitos o penas de delitos ya existentes y que no hayan emanado del Congreso Nacional, cualquiera sea el nombre que se le haya dado al acto legisferante por el que se las dictó, salvo lo que dispone el artículo 4° de esta ley. Aclárase que recuperan su vigencia las normas en vigor al momento de dictarse las que pierden ahora eficacia.”

Por su parte, el artículo 4 establecía cuáles eran las disposiciones dictadas por el gobierno de facto que específicamente se convertirían en ley de la nación, mencionándose allí a los artículos 173, incs. 7º y 11, y 179 (2º párrafo), 190, 194 y 198 establecidos en el Código Penal por la llamada Ley 17.567 y 175 bis sancionado por la llamada Ley 18.934.

Esa norma fue la última dictada en el ámbito local con relación a los delitos existentes en materia aeronáutica, pues han existido otras reglamentaciones que omito mencionar ya que escapan al tema abordado en este trabajo.

III.- Casos testigos verificadores del conflicto. Disimiles decisiones judiciales generadas por la incertidumbre normativa

A lo largo del estudio que lleve adelante para desarrollar este trabajo, he encontrado varios precedentes que no hacen más que revelar las trascendencias del caos normativo que planteo, por sus intrínsecas diferencias sustanciales en orden a la norma aplicable.

Así, mencionaré algunos fallos que permitirán entender las serias inconsistencias entre las decisiones a las que arribaron diversos tribunales de diferentes instancias de nuestro país al estudiar casos en presumible conflicto con las normas aeronáuticas.

a) Causa nro. FMP 19701/2016, caratulada “AVALLE, Dante Alejandro; s/averiguación delito”

En este caso, se persiguió a Dante Avalle por haber realizado vuelos rasantes y/o maniobras de muy baja altura con una aeronave de su propiedad en las inmediaciones de la Agrupación Marplatense de Aeromodelismo, ubicada en el predio de la Laguna de los Padres, en adyacencia a Sierra de los Padres, Ruta 226, Km. 15, sin contar con autorización para realizar cualquier tipo de acrobacia aérea, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros.

El juez Santiago Inchausti, a cargo del Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal de Mar del Plata N° 3, decretó con fecha 7 de agosto de 2017 el procesamiento sin prisión preventiva del nombrado, por considerarlo autor penalmente responsable del delito previsto y penado por el artículo 221, inciso 2), del Código Aeronáutico.

La conducta típica mencionada sancionaba con prisión de 6 meses a 4 años a quien, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros (Cfr. 221 inc. 2 del Código Aeronáutico). El magistrado consideró que este delito desplazaba por especificidad al previsto en el artículo 190 del Código Penal. La defensa del imputado instó recurso de apelación criticando esa decisión, lo cual motivó que la Excma. Cámara Federal de Mar del Plata se aboque al tratamiento del caso.

Los integrantes del mentado cuerpo resolvieron la cuestión en fecha 2 de marzo de 2018, declarando la nulidad del auto de procesamiento de fecha 7 de agosto de 2017, y ordenaron al magistrado a dictar un nuevo pronunciamiento, ello en el entendimiento que la calificación escogida, artículo 221, inciso 2) del Código Aeronáutico aplicada lucía incorrecta por haber sido derogada.

El caso volvió así a primera instancia, circunstancia en la cual el magistrado decidió mantener el procesamiento dictado, pero signando los hechos bajo la figura plasmado en el art. 190 del C.P.

En el resuelvo, el juez sostuvo que:

“...la conducta encuadra en la figura contemplada en el artículo 190 primera y cuarta parte, el que establece “Será reprimido con prisión de dos a ocho años, el que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave... Las disposiciones precedentes se aplicarán aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para la seguridad común”.

Como puede observarse, por ante la instancia de grado se pasó de recriminarle al encartado efectuar vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros (Cfr. 221 inc. 2 del Código Aeronáutico); a considerar que con su conducta habría ejecutado actos que han puesto en peligro la seguridad de una aeronave (cfr. art. 190 del C.P.), lo cual a mi modo de ver resulta descabellada pues no solo importa una mutación sustancial de la plataforma fáctica, sino que además los tipos penales mencionados protegen supuestos totalmente disimiles, en tanto y en cuanto mientras el primero se aboca al cuidado de los terceros que pudieren haberse visto perjudicados por el vuelo temerario realizado, la conducta estipulada en el art. 190 del C.P. va dirigida al cuidado en sí de la propia aeronave.

b) Causa 108/2019/4/CA2 caratulada “Legajo de actuaciones complementarias de Saramaga, Daniel Jorge...”

Aquí se investigó a Daniel Saramaga por haber presuntamente descendido en un helicóptero en el barrio privado La Herradura, sito en la localidad de Pinamar, maniobra que habría efectuado en la cancha de polo donde se estaba llevando a cabo una actividad deportiva equina, circunstancia que atemorizó a los animales y familias que estaban en el lugar.

El juez a cargo de la investigación, luego de recibirle indagatoria al imputado resuelve procesarlo por considerarlo "prima facie" autor penalmente responsable del delito previsto por el artículo 221 inciso "2" del Código Aeronáutico.

La defensa cuestiona esa decisión, y la Cámara Federal de la ciudad de Mar del Plata se aboca al tratamiento del caso. En esa oportunidad, los magistrados a cargo del cuerpo realizaron un estudio pormenorizado de la normativa vigente y concluyen que:

"...la legislación punitiva consagrada por el Código Aeronáutico (Ley 17.285) no se encuentra vigente en razón a la derogación exclusivamente punitiva que instaurara la ley 20.509/74, y que tampoco puede afirmarse la vigencia de la ley 14.307/54, dado que la misma fue totalmente derogada por el art. 235 de la ley 17.285 que se encuentra vigente en razón a no haber sido abrogado dicho articulado en los términos de la ley democrática dado que no contempla un delito o pena por delito y en tal sentido no es alcanzado por la previsión de la ley 20.509, solo y únicamente a ello referido.

Por tanto, el hecho que motiva el análisis de este Tribunal debe formularse atendiendo con exclusividad a la única normativa que podría ser aplicable a la situación fáctica traída a estudio, y que encuentra su ámbito de aplicación en la norma del art. 190 del Código Penal de la Nación Argentina..." (sic, ver res. de fecha 30/11/2023).

Como vemos aquí, los jueces del mencionado órgano les quitan entidad punitiva a todas las conductas señaladas en las leyes especiales instadas al efecto, brindándole fuerza de ley solo a las previsiones analizadas y desarrolladas en el Código Penal Argentino al efecto.

c) Causa 4666/2018 caratulada "Fernández, Santiago s/suspensión de proceso a prueba"

En esta investigación se sigue a Santiago Fernández por poseer dos aeronaves sujetas a explotación aérea de propaganda sonora, utilizando ambas el mismo dominio e igual documentación en copias, detectándose el día 24 de marzo de 2018 que una de las aeronaves circulaba de manera fraudulenta y navegando con la marca

de matriculación de la otra aeronave adulterada. De ello se tomó conocimiento porque una de las naves tuvo un accidente al incrustarse contra el portón de ingreso al hangar en la Terminal de Cargas de Fuerza Aérea siendo su piloto Daniel Eduardo Carbonell.

Luego de este suceso, se informa a las autoridades aeronáuticas de Comodoro Rivadavia que en la provincia de Mendoza había otro avión con idéntico modelo y matrícula, el cual pertenecía también al imputado. A raíz de ese suceso, Santiago Fernández fue procesado -respecto al hecho acaecido en fecha 24 de marzo de 2018- como presunto autor del delito previsto por el artículo 219, inciso 4° y anteúltimo párrafo del Código Aeronáutico (ley 17.825), siendo que esa decisión fue recurrida por la defensa y confirmada posteriormente por la Cámara Federal de Comodoro Rivadavia.

Más adelante, Fernández también fue procesado como presunto autor del delito previsto por el artículo 219, párrafo 4° del Código Aeronáutico (ley 17.825) respecto al hecho acontecido en el aeródromo de la provincia de Mendoza, decisión que también quedó firme. Avanzada la investigación, el Ministerio Público Fiscal requirió la elevación de la causa a juicio y calificó la conducta como constitutiva de la figura típica prevista por el artículo 219, incisos 1° y 4°, agravado por el anteúltimo párrafo, del Código Aeronáutico, en concurso ideal con el artículo 219, inciso 4°, del Código Aeronáutico, por el segundo hecho -adulteración de dominio- en carácter de autor, en grado consumado.

Con el devenir del proceso, el caso llegó a conocimiento de la Cámara Federal de Casación Penal, a raíz del rechazo que el juez efectuó al planteo de la suspensión de juicio a prueba.

En su resolución, el Dr. Mariano Hernán Borinsky, Juez de la Sala IV, desestima el pedido señalando que la crítica realizada contra la calificación legal debe ser desestimada, pues:

“...el recurrente no consigue demostrar los vicios jurídicos que invoca y se limita a manifestar una discrepancia con la decisión del caso que, per se, resulta insuficiente para descalificar el pronunciamiento recurrido como acto judicial válido, lo que deriva en el rechazo de su recurso de casación...” (sic).

Aquí entonces, nos encontramos con varios órganos judiciales (léase Juzgado de Comodoro Rivadavia, Cámara Federal de Comodoro Rivadavia, Fiscal Federal de Comodoro Rivadavia y Sala IV de la Cámara Federal de Casación Penal), que

consideran que el art. 219 del Código Aeronáutico se encuentra vigente conforme ley 17.285.

d) Causa 4636 caratulados “Gallardo, Walter Horacio y otro s/ recurso de casación”.

Este caso llega a conocimiento de la Sala III de la Cámara Federal de Casación Penal en orden a la impugnación formulada contra el “...*sobreseimiento total y definitivo de Walter Horacio Gallardo y Aníbal Touris, en orden a los delitos por los cuales fueron procesados y acusados (art. 219, inc. 1º, de la Ley 17.285 y art. 248 del C.P., respectivamente), por prescripción de la acción penal...*”.

Más allá de las particularidades fácticas de este caso, aquí resulta interesante señalar que iniciada la investigación se les había recriminado a los imputados la presunta infracción al artículo 219 inciso 1º de la ley 17.285. Durante la tramitación del proceso, el Tribunal Oral resolvió nulificar las declaraciones indagatorias que se habían recibido por considerar que se les había reprochado un delito que se encontraba derogado (artículo 219 inciso 1º de la ley 17.285), entendiendo que el hecho debería subsumirse bajo la figura establecida en el artículo 194 inciso 1º de la ley 14.307.

Los jueces de la Sala III de la Cámara Federal de Casación Penal compartieron en parte el temperamento al que arribaron los magistrados del Tribunal Oral. Así, el Dr. Eduardo Riggi, quien llevó la voz del acuerdo, sostuvo que:

“...el Tribunal Oral sobreseyó a los encausados “en orden a los delitos por los cuales fueron procesados y acusados”, indicación esta que nos permite darnos una explicación lógica sobre la mención del derogado artículo 219, inciso 1º, de la ley 17.285 en lugar de la que correspondía para el caso (artículo 194 inciso 1º de la ley 14.307)...” (sic, ver voto del Dr. Eduardo Riggi, así como la adhesión formulada por el Dr. Guillermo J. Tragant).

A su turno, la Dra. Liliana E. Catucci dijo en su fundamentación que:

“...Gallardo fue indagado por un tipo penal diferente (art. 219, inc. 1º del Código Aeronáutico), por el que siguieron tramitando las actuaciones, mientras debió haberlo sido a tenor del 194 de la ley 14.307. Además si se tiene en cuenta que las figuras penales contempladas en las normas citadas contienen distintos elementos constitutivos de los delitos, la nulidad es insoslayable.

En efecto la primera se refiere al que condujese una aeronave a la que no se hubiere extendido el certificado de habilitación correspondiente, mientras que el tipo penal previsto en el art. 194 de la

ley 14.307 establece: 1º “El que condujere una aeronave inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad; y el 2º “El que condujere una aeronave sin poseer título habilitante...” (sic, ver el voto de la Dra. Liliana Catucci).

Como puede observarse, aquí los distinguidos funcionarios de la Cámara Federal de Casación Penal consideraron que la ley 14.307 se encuentra vigente para enjuiciar procesos relacionados con infracciones aeronáuticas.

IV.- La opinión del autor

El análisis de la evolución legislativa desde los primeros decretos hasta las leyes sancionadas durante los gobiernos de facto revela un panorama complejo y fragmentado. La derogación de algunas normativas y la introducción de otras han dejado un vacío que dificulta la determinación precisa de cuál es la ley aplicable en casos concretos.

Los casos judiciales analizados ilustran la diversidad de criterios interpretativos que existen respecto a la ley aplicable en materia de delitos aeronáuticos. Desde mi perspectiva, desmenuzando las diversas modificaciones que se han sucedido a lo largo de los años, se puede advertir que la originaria ley 14.307 del año 1954 es la norma que a la fecha se encuentra vigente en la materia, tal como lo han considerado los Dres. Eduardo Riggi, Guillermo J. Tragant y Liliana Catucci en el caso estudiado más arriba.

Esto principalmente por cuanto si bien es cierto que aquella fue derogada en su tiempo por el art. 235 del decreto ley 17.285 del año 1968, también lo es que a la postre, el Congreso Nacional mediante el dictado de la ley 20509 determinó que:

“...A partir de la entrada en vigencia de esta ley perderán toda eficacia las disposiciones por las que se hayan creado o modificado delitos o penas de delitos ya existentes y que no hayan emanado del Congreso Nacional, cualquiera sea el nombre que se le haya dado al acto legisferante por el que se las dictó, salvo lo que dispone el artículo 4º de esta ley. Aclárase que recuperan su vigencia las normas en vigor al momento de dictarse las que pierden ahora eficacia...” (el subrayado me pertenece).

Esa aclaración final destacada en el articulado resulta esencial a los fines de entender el entramado normativo en el que nos encontramos.

Los delitos contemplados en la ley 14.307, derogados por imperio de los decretos ley 17.285 y 17.567, vuelven a tomar virtualidad ante el mandato que el

Congreso Argentino desarrolla en el articulado de la ley 20.509. No olvidemos que esta última disposición resulta una ley ómnibus de reorganización legal y sistemática de las reglas impuestas por los gobiernos de facto, y en ese saber el órgano legisferante optó por dejar sin efecto los decretos ley 17.285 y 17.567, brindándole nuevamente fuerza de ley en materia delictiva al único compendio legal que había emanado de la autoridad legislativa pertinente.

Véase incluso que la ley 20.509 establece en su artículo 4 cuales son las únicas disposiciones dictadas por el gobierno de facto que mantienen su vigencia desde su dictado (artículos 173, incs. 7° y 11, y 179 -2° párrafo-, 190, 194 y 198 establecidos en el Código Penal por la llamada Ley 17.567 y 175 bis sancionado por la llamada Ley 18.934), y en ese sentido basta señalar que la ley 17.285 no se encuentra allí mencionada, mientras que respecto a la 17.567 solo se mencionan algunos artículos que han sido incorporados al código penal y que desde luego hoy continúan aplicándose con rigor formal.

Así entonces, considero que fue el propio Congreso Nacional quien reordenó la normativa vinculada al código aeronáutico, volviendo a dotar de virtualidad a la redacción originaria construida en orden a la ley 14.307, quitándole capacidad sancionatoria a las disposiciones que construían tipos penales y fueron creadas por los gobiernos militares de la época. Incluso, la C.S.J.N. ha resuelto a favor de la vigencia de esta ley al analizar en algún fallo las características típicas del delito previsto es su art. 194, inc. 1 (ver sentencia de fecha 27/10/1988, Nro. Interno: C000000924, Id SAIJ: FA88000635, magistrados Severo Caballero - Belluscio – Fayt).

Que entonces, los delitos contenidos en el título XIII capítulo II de la ley 17.285 han quedado derogados de nuestro sistema jurídico, no siendo ley válida en la que pueda fundarse un reproche penal en orden a las conductas allí descriptas.

Por ello, soy de la idea que las actividades descriptas en el Título XVI Capítulo II de la ley 14.307 son las únicas conductas disvaliosas por las cuales una persona podrá ser enjuiciada en nuestro país, pues los comportamientos allí mencionados devienen ser aquellos que el legislador nacional ha entendido que importan un accionar disvalioso que debe ser jurídicamente reprochado.

V.- Conclusión

Sin duda alguna, las idas y vueltas que se han sucedido a lo largo del tiempo producen una incertidumbre que debe ser resuelta a la brevedad por el Estado Argentino.

El conflicto legislativo ha generado una situación de incertidumbre jurídica que afecta tanto a operadores del derecho como a ciudadanos en general. La falta de claridad respecto a qué normativa prevalece en casos de conductas delictivas en el ámbito aeronáutico ha dado lugar a interpretaciones dispares por parte de los tribunales, generando inseguridad jurídica y dificultando la aplicación coherente de la ley.

Hace años que la doctrina especializada afirma con insistencia que nos encontramos ante un cuerpo normativo con muchos años de vigencia, el cual tiene características obsoletas en muchas de sus áreas, lo cual aleja de la realidad a las pautas allí consagradas².

Es imprescindible que los legisladores aborden esta cuestión con prontitud, desarrollando una legislación clara, coherente y actualizada que brinde un marco jurídico sólido para regular la actividad aeronáutica y perseguir eficazmente los delitos cometidos en este ámbito. Esta reforma debería tener en cuenta las disposiciones internacionales relevantes, así como las mejores prácticas en derecho aeronáutico, garantizando al mismo tiempo el respeto por los derechos humanos y las libertades individuales.

Además, será fundamental involucrar a expertos en derecho aeronáutico, jueces, fiscales y otros actores relevantes en el proceso de reforma legislativa, asegurando así que las nuevas disposiciones sean adecuadas, efectivas y justas. Esta colaboración interdisciplinaria permitirá abordar las complejidades técnicas y jurídicas inherentes a la regulación de la actividad, promoviendo la transparencia y la legitimidad del proceso regulatorio.

En resumen, una reforma legislativa inmediata en materia de delitos aeronáuticos es esencial para garantizar la seguridad jurídica, promover el Estado de derecho y proteger los derechos de todos los ciudadanos. Solo mediante una legislación clara, coherente y actualizada podemos construir un sistema jurídico sólido y efectivo que dote de reglas claras al ámbito aeronáutico.

² Balian, Eduardo Néstor, “Código aeronáutico”, ed. Astrea, Buenos Aires – Bogotá, 2013, prólogo de Donato Angela Marina.

VI.- Bibliografía

- Arrola de Galandrini, Graciela, “Derecho Aeronáutico”, volumen II, ed. Suarez, Mar del Plata, 1997, Pag. 25
- Balian, Eduardo Néstor, “Código aeronáutico”, ed. Astrea, Buenos Aires – Bogotá, 2013, prólogo de Donato Ángela Marina.
- Compendio de Derecho Aeronáutico, Bs. As., Bibliografía Argentina, 1959.
- Folchi, Mario, “Los delitos aeronáuticos en el Código Aeronáutico Argentino”, 22/7/2015.<https://cedaeonline.com.ar/2015/07/22/los-delitos-aeronauticos-en-el-codigo-aeronautico-argentino/>
- Zamora, Fernando Marcelo, “Código Aeronáutico”, Ed. Zavalia, Buenos Aires, 1973.