

VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS (DRONES). ASPECTOS DE INTERÉS E INSCRIPCIÓN REGISTRAL.

Por Guillermo C. Ford Ferrer*

SUMARIO: Antecedentes. Denominación. ¿Son Aeronaves o no? Ventajas y desventajas de aplicar el régimen de aeronaves. Tarea de la OACI y de la ANAC (Argentina). Reglamento provisorio de la ANAC. Registro Nacional de Aeronaves: Registro de VANT. Idoneidad de la tripulación. Algunas reflexiones a modo de conclusión.

ANTECEDENTES

Los drones aparecen en su versión ya definida en la Primera Guerra Mundial, la cual fue prolífica en ensayar artificios susceptibles de causar gran daño a los seres humanos. Fue tal la potencialidad de daño de esta invención, que en 1944, en oportunidad de suscribirse el Convenio Internacional de Aviación Civil, se los incluyó expresamente con el único objeto de prohibirlos, como regla general. En efecto, el art. 8 del Convenio de Chicago, expresa que “...ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado Contratante, a

* Director de las Carreras Jurídicas de la UBP, Profesor Titular de Derecho del Transporte y de las Telecomunicaciones de la Carrera de Abogacía de la UBP y de la cátedra “A” de Derecho de las Navegaciones de la Carrera de Abogacía de la UCC.

menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro para aeronaves civiles...”¹

DENOMINACIÓN

El término más extendido para nombrar a estos aparatos es el de “dron” que es el recogido en la 23.^a edición del [Diccionario de la lengua española](#), derivado por asimilación, del inglés *drone*, que literalmente significa [zángano](#), siendo su forma plural regular *drones*. Con este término se designa a diversos tipos de vehículos aéreos no tripulados. En una primera etapa, este término aludía a aparatos básicamente de uso militar y con aspecto similar al de un avión, por lo que se extendió como alternativa al término procedente del inglés la expresión «avión no tripulado», que puede considerarse adecuada en muchos casos. No obstante, más recientemente hay una gran cantidad de drones de uso civil que no guarda semejanza con los aviones. Por tal motivo pueden emplearse expresiones más genéricas como «vehículos aéreos no tripulados» o «robots voladores», según los casos. Otra denominación utilizada es la de Aeronaves Tripuladas a Distancia La autoridad aeronáutica argentina (ANAC) de manera muy prudente ha preferido designarlos como “Vehículos aéreos no tripulados”, hasta que la OACI complete el ciclo de la adaptación

¹ Ver Decreto Ley 15.110/46, ratificado por Ley 13.891.

legislativa de esta nueva realidad tecnológica, evitando así, una asimilación total con el régimen de las aeronaves.

¿SON AERONAVES O NO?

La doctrina más autorizada en forma mayoritaria sostiene que responden a la categoría de aeronaves, sin duda alguna. Entre los argumentos más utilizados están los que afirman que la propia convención de Chicago los incluyó en el art. 8 como “aeronaves sin piloto”, no dejando margen para otra discusión. Otros sostienen que responden a todas las definiciones, tanto a las técnicas (aparatos que utilizan las reacciones del aire como medio de sustentación o propulsión) como a las jurídicas. El artículo 36 del Código Aeronáutico Argentino habla de “*aparatos o mecanismos que puedan circular por el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas*”. En 1996 el autor de este trabajo propuso definir a la aeronave como “*artefacto o mecanismo destinado a la aeronavegación con independencia de la superficie terrestre y acuática*”². En todos los casos, es cierto, que los drones responden a estas descripciones, pero es lícito aclarar que puede predicarse exactamente lo mismo de las pequeñas embarcaciones (por ejemplo, botes o esquifes) o de las embarcaciones o aparatos de navegación deportiva, en relación con los buques, sin que aquellos puedan asimilarse absolutamente a estos últimos³.

² Ford, Guillermo y otros, “Introducción al Derecho Aeronáutico, Espacial y de las Telecomunicaciones”, Ed. García Torralba, Córdoba, 1996.

³ En efecto, durante la década del ochenta se han gastado jornadas enteras de discusiones sobre la naturaleza jurídica de las embarcaciones deportivas. Llevar al extremo la literalidad de las definiciones puede llevar al absurdo de pretender que una colisión entre dos tablas de windsurf constituyen un abordaje y por ende la

Otros autores, como Romualdi, sostienen que no son aeronaves, dado que son tantas las excepciones que hay que aplicarles que hay que admitir que son otra cosa diferente⁴. Se destacan particularmente las disposiciones como las del art. 79 del C.A. que dispone que toda aeronave “...*debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante...*” o la del art. 52 que ordena la constitución de hipoteca para gravarlas con un derecho real de garantía, estando vedada la constitución de prenda con registro. Tampoco se ha considerado aplicable el régimen de limitación de la responsabilidad del Convenio de Roma de 1952⁵, análogo al del artículo 160 del C.A. y la realidad de estos aparatos hacen imposible la aplicación plena del art. 10, segundo párrafo del mismo cuerpo legal, toda vez que son poco factibles las inspecciones que allí se prevén.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA APLICACIÓN DEL RÉGIMEN DE AERONAVES

Si consideramos a los drones como aeronaves, la actividad realizada con los mismos, encuadra en el artículo 1º del Código

necesidad de aplicación de las normas de fondo y procesales de la Ley de Navegación a dicha situación.

⁴ Romualdi, Emilio, sus intervenciones en los debates de las XXXIX y XL Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, 2015 y 2016, respectivamente.

⁵ Morsello, Marco Fabio, “Aspectos jurídicos principales de las aeronaves sin piloto. Consideraciones críticas”, ponencia, en “XL Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial”, Universidad Nacional de Mendoza, 23, 24 y 25 de agosto de 2016.

Aeronáutico y por ende, debe ser regulada, en principio por este último. De más está decir que la Administración Nacional de Aviación Civil, asumió el desafío de su regulación a través de un reglamento provisorio que se comentará posteriormente. Las ventajas evidentes son las de someter a estos aparatos notoriamente riesgosos a un control más exhaustivo por parte del Estado, a través de dos mecanismos que tiene el régimen de las aeronaves: la registración del dominio (art. 49, C.A.), la cual es esencial para determinar con certeza al eventual responsable por los daños y perjuicios que puede ocasionar el objeto y la obligación de asegurar por daños causados a terceros y sus bienes (art. 192 C.A.). Es de particular interés que también quede abarcada su actividad por las disposiciones del título IX del C.A., las cuales determinan la competencia administrativa de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación⁶ en caso de accidentes e incidentes, lo que permite aprovechar la experiencia de los infortunios para mejorar a futuro la regulación legal y procurar que no se produzcan en el porvenir accidentes por las mismas causas.

No parece razonable la aplicación al caso de las normas que limitan la responsabilidad del explotador, ya que dichas disposiciones protectorias son fundadas en razones de fomento de la empresa de transporte aéreo comercial, cuestión totalmente ajena a la naturaleza y función variada que tiene un dron, limitación que, por otra parte, es severamente cuestionada por la doctrina mayoritaria desde el punto de vista jurídico.⁷

⁶Decreto 934/70 (B.O.17/04/70).

⁷ Morsello, Marco Favio, op. cit.

LABOR DE LA O.A.C.I. Y DE LA A.N.A.C. (ARGENTINA)

Por el momento la Organización de Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, desde 2011 tiene publicado un completo manual de operaciones, publicado mediante la Circular 328 AN/190 denominado “Sistema de Aeronaves No Tripuladas” (UAS)⁸ que no tiene valor vinculante y que constituye un conjunto de estándares y prácticas recomendadas, como es usual en este organismo.

También actualmente la OACI se encuentra elaborando el marco normativo que regulará la operación de dichos vehículos aéreos y, de acuerdo a lo previsto en los documentos citados, a medida que cada tema y tecnología alcancen suficiente madurez, se adoptarán Normas y Métodos Recomendados (SARPS, por su sigla en inglés: Standards and Recommended Practices) pertinentes, previendo que ello constituirá un proceso evolutivo y gradual⁹.

Por su parte, el Poder Ejecutivo Nacional, mediante el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2.007 estableció que la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) ejerce, entre otras facultades, las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, los Convenios y Acuerdos Internacionales, el Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales. En tal virtud este organismo dictó la Resolución 527 del 10 de julio

⁸http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf (fecha de lectura 06/09/2016).

⁹Fundamentos de la Resolución 527/2015 de la A.N.A.C.

de 2015 denominada “Reglamento provisional de los vehículos aéreos no tripulados”, que entraría en vigencia, según su art. 3 a los ciento veinte días de su publicación en el boletín oficial.

Como es común en este tipo de normas que son reflejo de disposiciones de organismos internacionales, tiene un espacio dedicado a las siguientes definiciones:

▪ **Aeromodelo:** Aparato o mecanismo que puede circular en el espacio aéreo, controlado o conducido a distancia por un sistema de radio control (que acciona directamente sus servos) que opera a la vista de su operador y cuyo destino es exclusivamente recreativo y/o deportivo.....”

▪ **Espacio aéreo segregado.** Espacio aéreo de dimensiones especificadas asignado a usuarios específicos para su uso exclusivo.

▪ **Estación de piloto remoto.** Estación en la cual el piloto remoto dirige el vuelo de un vehículo aéreo pilotado a distancia.

▪ **Miembro de la tripulación remota.** Miembro de la tripulación, titular de una autorización, encargado de tareas esenciales para la operación de un sistema de vehículo aéreo pilotado a distancia durante el tiempo de vuelo.

▪ **Noche.** Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la

salida del sol que especifique la autoridad correspondiente¹⁰.

▪ **Observador de vehículo aéreo pilotado a distancia.** Miembro de la tripulación remota quien, mediante observación visual del vehículo aéreo pilotado a distancia, ayuda al piloto remoto en la realización segura del vuelo.

▪ **Operación exclusivamente autónoma.** Una operación durante la cual un vehículo aéreo no tripulado vuela sin intervención de piloto en la gestión del vuelo.

▪ **Operación con visibilidad directa.** Operación en la cual la tripulación remota mantiene contacto visual — sin el auxilio de instrumentos— con el vehículo aéreo para dirigir su vuelo y satisfacer las responsabilidades de separación y anticolisión.

▪ **Pilotada a distancia.** Control de un vehículo aéreo desde una estación de piloto remoto que no está a bordo de aquél.

▪ **Piloto a los mandos.** Persona que manipula los mandos de vuelo de un vehículo aéreo y es responsable de la trayectoria del vuelo de aquél.

▪ **Piloto remoto.** Persona que manipula los controles de vuelo de un vehículo aéreo pilotado a distancia durante el tiempo de vuelo.

▪ **Sistema de vehículo aéreo pilotado a distancia.** Conjunto de elementos configurables integrado por un

¹⁰NOTA: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte.

vehículo aéreo pilotado a distancia, sus estaciones de piloto remoto conexas, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento del sistema que pueda requerirse en cualquier punto durante la operación de vuelo.

Transferencia. Acción de trasladar el control del pilotaje de una estación de piloto remoto a otra.

▪ **Uso recreativo o deportivo.** Operación del vehículo aéreo pilotado a distancia o del sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia por diversión, esparcimiento, placer o pasatiempo o con fines terapéuticos y sin otra motivación. Por ello, no se considera uso recreativo o deportivo el uso de estos vehículos para: 1) la fotografía o filmación no consentida de terceros o de sus bienes o pertenencias; 2) la observación, intromisión o molestia en la vida y actividades de terceros. 3) la realización de actividades semejantes al trabajo aéreo.

▪ **Vehículo aéreo exclusivamente autónomo.** Vehículo aéreo no tripulado que no permite la intervención del piloto en la gestión del vuelo.

▪ **Vehículo aéreo no tripulado.** Vehículo aéreo destinado a volar sin piloto a bordo.

▪ **Vehículo aéreo pilotado a distancia.** Vehículo aéreo que no lleva a bordo un piloto a los mandos.

Este reglamento prescribe de modo provisorio los requisitos generales de operación de los vehículos aéreos pilotados a distancia, cualquiera sea su naturaleza constructiva y de los sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia en el territorio

de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que lo cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de nuestro país y establece como autoridad de aplicación en el rubro a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) (Conf. Arts. 1 y 2).

La normativa alcanza a toda persona física o jurídica que pretenda obtener una autorización para operar vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia o que pretenda ser miembro de la tripulación remota, como así también a toda persona que lleve a cabo la conservación de tales aparatos. A tal fin se establece una clasificación tripartita que describe tres categorías: Vehículos autónomos; vehículos aéreos pilotados a distancia y sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia. Por su peso, en cambio, se clasifican en: a) pequeños (hasta 10 kg. de peso vacío); b) Medianos (entre 10 kg. y 150 kg. de peso vacío; y Grandes, de más de 150 kg.

Resulta de mucha importancia destacar que, a partir de este régimen jurídico, todo sujeto que pretenda operar un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia **deberá contar con una autorización expedida por la ANAC**, con excepción de los vehículos pequeños con fines deportivos o recreativos. Asimismo, el reglamento prohíbe la operación de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia en espacios aéreos controlados, corredores visuales y helicorredores; o en áreas sensibles al ruido; o dentro del área de influencia de la senda

de aproximación o de despegue de un aeródromo; o zonas prohibidas, restringidas y/o peligrosas que se hayan establecido como tales; todo ello, excepto que previamente se haya obtenido una autorización especial de la autoridad aeronáutica con intervención del prestador de servicios de tránsito aéreo.

Fuera de los supuestos previstos en el artículo anterior, los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia estarán limitados para operar hasta una altura máxima de 122 metros (400 pies) sobre el nivel del terreno. Amén de ello, los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia no podrán ser operados a más de 43 metros (140 pies) de altura sobre nivel del terreno debajo de un espacio aéreo controlado o dentro de un radio de 5 kilómetros del centro geométrico de la pista de un aeródromo. Excepcionalmente, y siempre que lo requiera la naturaleza de la operación y se establezcan medidas de seguridad apropiadas, la autoridad aeronáutica podrá conceder autorizaciones especiales para la operación en estos sectores, con intervención del prestador de servicios de navegación aérea, cuando se trate de un aeródromo donde se presten dichos servicios o del jefe de aeródromo, en caso que no existir dicho servicio.

Por otro lado, se prevé que ningún vehículo aéreo pilotado a distancia o sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia podrá operar a una distancia menor a un (1) kilómetro del límite lateral de un corredor destinado a operaciones realizadas según reglas de vuelo visual o VFR (por su sigla en inglés: visual flight rules), salvo excepción otorgada en los términos expresados más

arriba. Luego el reglamento continúa con alguna casuística sobre la operación de estos vehículos, a cuyos términos este autor se remite en honor a la brevedad.

Otro detalle de gran importancia de esta normativa es que precisa que la operación de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia será responsabilidad de quienes la lleven a cabo o faciliten, incluyendo la responsabilidad por los daños y perjuicios que puedan provocar a terceros durante sus operaciones. Al respecto, si bien es cuestionable que una simple resolución de autoridad administrativa legisle sobre cuestiones de fondo, como la responsabilidad civil, no es menos cierto que dichas previsiones se encuentran dentro de lo establecido en el art. 1757 del Código Civil y Comercial que establecen responsabilidad objetiva, no solamente por operar cosas riesgosas, sino también por “actividades” riesgosas. Otro tema de discusión, que excede este trabajo es dilucidar si realmente es dable aplicar las normas de los artículos 155 y siguientes del Código Aeronáutico¹¹,

Como consecuencia de lo anterior, los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños a terceros que pudiera ocasionar su operación. No se autorizará la circulación aérea de vehículo alguno, concluye el reglamento, “...

¹¹ La aplicatoriedad de esta normativa tiene consecuencias graves, en lo que se refiere a la institución de la limitación de la responsabilidad y en que acota el alcance del daño indemnizable a los daños exclusivamente directos.

a menos que acredite tener asegurados tales daños. Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas, para aeronaves, en el artículo 160 del Código Aeronáutico...”¹²

Luego de una larga caustica referida nuevamente a la operación de estos vehículos, el art. 22 declara la categórica prohibición de operaciones de cualquier tipo y con cualquier finalidad de vehículos aéreos exclusivamente autónomos, es decir que no tienen ningún tipo de control a distancia, todo ello por su evidente potencialidad de daño.

El capítulo tres del reglamento dedica todo su articulado en reglamentar las operaciones de los vehículos aéreos no tripulados pequeños con fines recreativos o deportivos, las cuales, en esencia, son responsabilidad de los que las llevan a cabo o de quienes las faciliten. No se les aplica a estos vehículos las disposiciones de los artículos 13, 14, 17, 30 y 31 de la normativa comentada¹³.

¹² Conf. Art. 13 del reglamento.

¹³CAPÍTULO III.- RÉGIMEN DE LOS VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS PEQUEÑOS CON FINES RECREATIVOS O DEPORTIVOS.

ARTÍCULO 23.- Los miembros de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia de esta categoría deberán ser mayores de 16 años de edad y cumplir los requisitos establecidos en el Capítulo V del presente reglamento.

ARTÍCULO 24.- Cuando la tripulación remota estuviera integrada por un miembro menor de 18 años y mayor de 16, deberá encontrarse bajo la supervisión directa de un mayor de edad responsable por sus actos y omisiones.

ARTÍCULO 25.- Todo miembro de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberá adoptar las medidas necesarias para comprobar el correcto funcionamiento del vehículo aéreo o sistema antes de iniciar su uso.

ARTÍCULO 26.- La operación será responsabilidad de quienes la lleven a cabo o faciliten, incluyendo la responsabilidad por los daños y perjuicios que puedan provocar a terceros durante sus operaciones.

ARTÍCULO 27.- Su operación deberá desarrollarse en un radio nunca inferior a los TREINTA (30) metros en la horizontal y de DIEZ (10) metros en la vertical respecto a personas ajenas a la tripulación remota.

ARTÍCULO 28.- Ningún miembro de la tripulación remota participará en su

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES. REGISTRO DE VANT

De conformidad con el reglamento comentado, los vehículos aéreos pilotados a distancia y los sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia deberán inscribirse en un registro especial, que será organizado y administrado por el Registro Nacional de Aeronaves. Se dispone que estos vehículos aéreos o sistemas deberán llevar una placa de identificación inalterable fijada a su estructura, con arreglo a la Parte 45 Subparte B Sección 45.13 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) que indique: su identificación, su número de serie o de manufactura y el nombre y domicilio del propietario y del operador, si correspondiera. La estación de piloto remoto llevará inscripta la individualización del vehículo aéreo que desde dicha estación se controle.

Consecuentemente, el Registro Nacional de Aeronaves, ha instrumentado el registro de VANT y describe los pasos en su página web¹⁴:

1.- Completar el formulario de Declaración de Propiedad de Vehículo Aéreo No Tripulado en el Casillero Aeronáutico Digital

operación bajo los efectos del alcohol o drogas.

ARTÍCULO 29.- No será aplicable al uso y la operación de los vehículos aéreos no tripulados pequeños con fines recreativos o deportivos, lo dispuesto en los Artículos 13, 14, 17, 30 y 31 de este Reglamento.

¹⁴<http://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1248/vehiculos-aereos-no-tripulados-vant/pasos-para-la-registracion>

(CAD). En caso de no poseer dicho acceso, se debe gestionar por internet, buscando el perfil VANT.

2.- Abonar el arancel.

3.- Presentar el formulario generado en el CAD, con la firma del interesado certificada (y legalizada en caso de corresponder), junto con el recibo de pago del arancel, sea personalmente en la mesa de entrada del Registro Nacional de Aeronaves (Av. Paseo Colón 1.452, Planta Baja, (C1063ADO) C.A.B.A. o remitiendo la solicitud por correo dirigido a la misma dirección.

4.- Transcurridas 48 horas se puede consultar el estado del trámite en el CAD. En caso de estar validado, se puede descargar e imprimir el certificado de inscripción del VANT.

Finalmente el capítulo V se ocupa de reglamentar los requisitos para la tripulación remota de los vehículos. La reglamentación les exige ser mayores de edad; contar con aptitud psicofisiológica certificada por un hospital público, que de cuenta de su aptitud visual y auditiva como así también de su motricidad fina (este recaudo deberá ser acreditado cada dos años); acreditar, mediante una evaluación por parte de la autoridad aeronáutica, el conocimiento de la reglamentación vigente; y acreditar, mediante una evaluación por parte de la autoridad aeronáutica, su aptitud para operar en forma segura el tipo de vehículo aéreo o sistema para el cual solicite autorización. Al margen de ello, el reglamento también exige al final que la tripulación se sujete a las

disposiciones vigentes en materia de radiocomunicaciones y declara que el piloto a los mandos es el responsable de su conducción y maniobra.

ALGUNAS REFLEXIONES A MODO DE CONCLUSIÓN

Este reglamento provisional, como su propio título lo señala es el primer intento en la Argentina de regulación de la actividad de los drones que ya es una realidad innegable (e imparable) en todo el mundo. Se considera altamente positivo que el Estado Nacional, a través de la ANAC, asuma plenamente el rol que le compete como garante del bien general y particularmente de la seguridad de la circulación aérea.

No obstante ello, quedan por delante muchas incógnitas y habrá que esperar a que la OACI vaya decantando un sistema jurídico global que sirva de orientación para todos los Estados en lo que concierne a esta actividad.

Sin bien los interrogantes son muchos, es de particular significación establecer en el orden interno un criterio legal y definitivo en materia de limitación de la responsabilidad, ya que el reglamento comentado, lejos de esclarecer el tema, lleva a confusión en razón de su tangencial referencia al art. 160 del Código Aeronáutico, siendo que conforme la opinión mayoritaria de la doctrina, no es conveniente la trasladar lisa y llanamente el régimen de limitación de la responsabilidad de los explotadores de aeronaves a actividades de la naturaleza descripta en el reglamento provisorio objeto del presente análisis.