



PROYECTO DE LEY
El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

sancionan con fuerza de

LEY

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Este Código rige la Aeronáutica Civil en el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aeronáutico que los cubre.

A los efectos de este Código, Aeronáutica Civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares y con la actividad aeroportuaria. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, son aplicables también a las aeronaves militares.

Artículo 2.- Si una cuestión no estuviese prevista en la legislación aeronáutica, se resolverá por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aérea; y si aún la solución fuese dudosa, por las leyes análogas o por los principios generales del derecho común, teniendo en consideración las circunstancias del caso.

Las normas del Libro Primero del Código Penal se aplicarán a las faltas y a los delitos previstos en este Código, en cuanto sean compatibles.

Artículo 3.- El conocimiento y decisión de las causas que versen sobre Aeronáutica Civil y los delitos que se relacionen con la misma es de jurisdicción y



competencia de los Tribunales en lo Civil y Comercial Federal y en lo Penal Federal de la Nación.

Artículo 4.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre territorio extranjero o donde ningún Estado ejerza soberanía, serán regidos por las leyes de la República Argentina y serán juzgados por sus tribunales.

Cuando tales hechos, actos o delitos infringieren normas de seguridad pública, militares, de circulación aérea, fiscales o en general de orden público de un Estado extranjero, su conocimiento será de la jurisdicción y competencia de ese Estado.

Artículo 5.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en aeronaves públicas o privadas extranjeras sobre territorio argentino, están regidos por la ley del pabellón y serán juzgados por sus tribunales.

En caso que los hechos, actos o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada extranjera infringieran normas de seguridad pública, militares, de circulación aérea, fiscales o en general de orden público del Estado argentino, su conocimiento será de la jurisdicción y competencia de este último.

Artículo 6.- Es materia de legislación nacional la regulación de:

- a) La circulación aérea en general y el funcionamiento de los aeropuertos destinados a la aeronavegación internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con ella.
- b) El otorgamiento de las certificaciones de idoneidad del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificaciones de aeronavegabilidad de las aeronaves.
- c) El otorgamiento de los permisos de operación para la prestación de los servicios aerocomerciales.
- d) La habilitación de los aeropuertos en los que se presten servicios de transporte aéreo y de trabajo aéreo.
- e) Toda actividad relacionada con la vigilancia de la seguridad operacional y aeronáutica.

TÍTULO II

CIRCULACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I



ASPECTOS GENERALES

Artículo 7.- El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el territorio argentino, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aeronáutico que los cubre, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

El tránsito aéreo será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad de aplicación establecerá las normas relativas a la circulación aérea y las medidas de seguridad correspondientes, incluidas las destinadas a la prevención de faltas y delitos aeronáuticos, y a la protección del medio ambiente.

Artículo 8.- Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, incluidas las militares, deban apartarse de las normas de circulación aérea, se comunicará dicha circunstancia con la anticipación necesaria a la autoridad de aplicación, para que sean adoptadas las medidas de seguridad que correspondan.

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.

Artículo 9.- Las aeronaves deben despegar o aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o de tratarse de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas o en casos de funciones sanitarias o de socorro aeronáutico.

Las aeronaves privadas que no estén destinadas a servicios de transporte aéreo regular o las que realicen transporte exclusivamente postal, pueden ser dispensadas de la obligación que prescribe este artículo, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación.

Artículo 10.- Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario.

El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, salvo en casos en que el aterrizaje haya producido daños o deban abonarse los gastos producidos por el mismo.

Artículo 11.- Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad, oponerse al vuelo de una aeronave. Si le produjere perjuicio, tendrá derecho a indemnización.



Artículo 12.- Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el Poder Ejecutivo podrá prohibir o restringir la circulación aérea sobre el territorio argentino.

La actividad aérea puede ser prohibida o restringida en determinadas zonas del territorio argentino, por razones de defensa nacional, interés público o seguridad de vuelo.

Artículo 13.- El transporte de cosas que importe un peligro para la seguridad de vuelo, será reglamentado por la autoridad de aplicación.

Serán aplicables al transporte de sustancias peligrosas en aeronaves, las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para los mismos fines, en lo que no fueren modificados por la autoridad de aplicación.

Artículo 14.- Ninguna aeronave volará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, de los libros de a bordo y de las licencias del personal aeronáutico que la tripule, en la forma que establezca la reglamentación respectiva.

Las aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad de aplicación o por técnicos expresamente autorizados por esta última. Igual procedimiento se seguirá cuando haya vencido el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves.

Artículo 15.- Las aeronaves deben estar equipadas con aparatos aptos para comunicaciones y aeronavegación, los cuales deberán contar con licencia expedida por la autoridad competente, en cada caso. La autoridad de aplicación determinará las aeronaves que podrán ser exceptuadas de tal equipamiento.

Artículo 16.- La autoridad de aplicación podrá practicar las inspecciones y verificaciones relativas a las personas, aeronaves, tripulaciones y cosas transportadas antes de la partida, durante el vuelo, en el aterrizaje o en su estacionamiento y tomar las medidas adecuadas para garantizar la actividad aérea y la seguridad operacional, evitando todo retraso innecesario.

CAPÍTULO II

ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES DEL TERRITORIO ARGENTINO



Artículo 17.- El ingreso al país de aeronaves públicas y privadas extranjeras, salvo los casos previstos en el artículo 19, está supeditado a la autorización previa de la autoridad de aplicación.

Artículo 18.- La entrada al territorio argentino de aeronaves públicas o privadas extranjeras, pertenecientes a o matriculadas en países vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustará a las cláusulas de dicho acuerdo.

Artículo 19.- La autoridad de aplicación podrá disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves extranjeras privadas o públicas cuando se trate de operaciones de socorro aeronáutico o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

Artículo 20.- Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves extranjeras deben estar provistas de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, libros de a bordo y licencias de los equipos de comunicaciones, en su caso. Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de los mismos.

Artículo 21.-

Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados de idoneidad aceptados por la autoridad de aplicación argentina, o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la Nación sea parte.

Artículo 22.- Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas aéreas fijadas a tal fin y aterrizar en o partir de un aeródromo de uso internacional o de un aeródromo especialmente designado por la autoridad de aplicación donde se cumplan las formalidades de fiscalización. Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo de uso internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

Artículo 23.- Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo de uso internacional más próximo a la frontera. Excepcionalmente y en cada caso, podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad de aplicación, la que indicará ruta aérea a seguir y aeródromo de fiscalización.



Artículo 24.- Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado fuera de un aeródromo designado en el caso del artículo anterior, el comandante, o en defecto de éste cualquier otro miembro de la tripulación, estará obligado a comunicarlo de inmediato a la autoridad más próxima. No podrá efectuarse el desplazamiento de la aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la autoridad de aplicación. Sin permiso de esta última, no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

Artículo 25.- Las aeronaves autorizadas para circular sobre el territorio argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a formalidades de fiscalización de frontera. Deberán seguir la ruta aérea fijada y cumplir con las disposiciones correspondientes.

En caso de aterrizaje por razones de fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 26.- Si una aeronave extranjera hubiese entrado en territorio argentino sin autorización o hubiese violado disposiciones relacionadas con la circulación aérea, podrá ser obligada a aterrizar y detenida.

En tales casos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de la misma, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas y de las exigencias que leyes especiales determinen por razones de seguridad pública.

También podrá ser obligada a aterrizar y detenida la aeronave extranjera privada o civil que sobrevuela territorio argentino, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos razonables para llegar a la conclusión que se la utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales el Estado de la aeronave extranjera en cuestión sea parte. Asimismo, la autoridad de aplicación puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto ocurrido.

Artículo 27.- Toda aeronave privada matriculada en la República Argentina o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tendrá la obligación de acatar la orden de aterrizaje en el aeródromo designado por un Estado extranjero. El no cumplimiento de dicha orden, una vez notificada a la autoridad de aplicación argentina por las autoridades del país sobrevolado cuya orden no hubiese sido acatada, someterá el caso a las autoridades pertinentes para su investigación y sanción que corresponda.



Artículo 28.- La autoridad de aplicación tomará las medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República Argentina o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en su territorio, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944, pudiéndose dictar medidas especiales por razones de seguridad pública.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA

CAPÍTULO I

CONCEPTO Y CONTENIDO

Artículo 29.- La Infraestructura es el conjunto de instalaciones y servicios esenciales para la aeronáutica civil que, en la superficie terrestre y en el espacio exterior, garantizan su desenvolvimiento seguro y ordenado.

Artículo 30.- La Infraestructura se integra con los servicios de control del espacio aeronáutico y del tránsito aéreo; con la seguridad y la facilitación; con los aeródromos y aeropuertos y sus respectivos servicios; con el conjunto de la actividad aeroportuaria y con las restricciones al dominio en las cercanías de aeródromos y aeropuertos y en beneficio de la aeronáutica civil.

Su principal objeto es garantizar el seguro y ordenado desplazamiento de las aeronaves por el espacio aeronáutico y el cumplimiento de los niveles de seguridad de la aeronáutica civil, tanto en el orden interno cuanto en el internacional y según los criterios técnicos fijados por la Organización de Aviación Civil Internacional.-

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE CONTROL DEL ESPACIO AERONÁUTICO Y DE TRANSITO AÉREO Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS



Artículo 31.- Los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo son los que integran el conjunto de operaciones realizadas desde la superficie terrestre o desde sistemas aeronáuticos o espaciales, que tienen por objeto mantener el orden y la seguridad del espacio aeronáutico y de la aeronavegación, entre los cuales se cuentan las radio-comunicaciones aeronáuticas y radio-ayudas a la aeronavegación, informes meteorológicos, satelitales y los servicios de balizamientos diurnos y nocturnos.

Artículo 32.- Los servicios aeroportuarios son el conjunto de actividades prestadas en el aeropuerto para la atención de la llegada, salida, espera, guarda y reparación de aeronaves; de la llegada, salida, espera y tránsito de las personas y mercaderías que ingresen al mismo con motivo u ocasión de un viaje por vía aérea y de toda otra explotación comercial dispuesta por el explotador del aeropuerto dentro del recinto aeroportuario.

Artículo 33.- La explotación de los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios será realizada por el Estado, por una empresa estatal, por una empresa de carácter mixto creada al efecto o por empresas privadas.

Artículo 34.- El control de los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios será a cargo de la autoridad de aplicación, de acuerdo con las disposiciones específicas que en cada caso se indiquen. Cuando estos servicios sean prestados por empresas mixtas o privadas, el control del Estado se limitará a todos los aspectos vinculados con la seguridad de la aviación civil, interna o internacional.

Artículo 35.- Los servicios de tránsito aéreo y los servicios aeroportuarios estarán sujetos al pago de tasas o contraprestaciones. Las mismas serán abonadas por quienes aprovechen de estos servicios y por los usuarios, estén o no en tránsito o transferencia y por los cargadores y líneas aéreas. La fijación de las tasas y tarifas por los servicios de tránsito aéreo será a cargo de la autoridad de aplicación.

Artículo 36.- La autoridad de aplicación podrá convenir la coordinación y conexión de los servicios de tránsito aéreo con los prestados en otros países.

Artículo 37.- Los servicios de control del espacio aeronáutico y de tránsito aéreo y los servicios aeroportuarios poseen categoría de servicios públicos. Se clasifican en de Estado y privados. Son de Estado los de policía, aduana, migraciones y sanidad. Los demás son privados.



Los servicios aeroportuarios privados se clasifican en esenciales o no esenciales. Son esenciales los que se relacionan en forma directa con la aeronavegación.

Artículo 38.- Cuando los Estados fijen tasas o tarifas de servicios públicos de tránsito aéreo y aeroportuarios, deberán tener en cuenta solamente los aspectos y necesidades locales que fundamenten su política aeroportuaria y las regulaciones internacionales establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional que resulten coherentes con dicha política aeroportuaria, determinándolas en moneda dura, a fin de evitar los efectos de inflaciones y devaluaciones y crisis económicas locales, regionales o mundiales.

Artículo 39.- La franja horaria es la asignación otorgada a una aeronave para aterrizar y despegar en un aeropuerto en una fecha y hora determinadas y para recibir, en su caso, los servicios aeroportuarios que pueda necesitar según la clase de operación aérea que realiza.

Las franjas horarias se asignarán por el explotador del aeropuerto en base a los principios de neutralidad, transparencia y no discriminación. Toda transgresión a los mismos será sancionada por la autoridad de aplicación.

Toda franja horaria deberá asignarse teniendo en cuenta el respectivo derecho aerocomercial que ejerce la aeronave o compañía aérea de que se trate.

CAPÍTULO III

AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS

Artículo 40.- Denomínase aeródromo a toda área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento de aeronaves, habilitada como tal por la autoridad de aplicación.

Artículo 41.- Denomínase aeropuerto al aeródromo que incluya el embarque, desembarque, tránsito o transferencia de pasajeros y la manipulación, estiba y almacenamiento de mercancías, en vuelos internos o internacionales; el cumplimiento de los servicios aeroportuarios y el desarrollo de toda clase de actividades comerciales e industriales, estén o no relacionadas estas últimas con la aeronáutica civil.



Artículo 42.- Los aeródromos y aeropuertos son públicos o privados. Son aeródromos y aeropuertos públicos los que están destinados al uso público. Los demás son privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo o aeropuerto como público o privado.

Artículo 43.- Todo aeródromo o aeropuerto deberá ser habilitado por la autoridad de aplicación, a cuyo fin ésta se ajustará a la reglamentación pertinente. La construcción, explotación, operación, equipamiento y conservación de los aeródromos y aeropuertos públicos o privados pueden ser efectuados por personas de existencia visible o jurídica.

Artículo 44.- Es obligación del propietario o del usuario comunicar a la autoridad de aplicación la existencia de todo lugar que en la superficie terrestre o acuática, sea utilizado habitual o periódicamente para realizar actividades aéreas.

Artículo 45.- Los aeródromos y aeropuertos de uso internacional son aquellos aeródromos y aeropuertos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino al extranjero, donde se prestan servicios de aduana, migración, policía, sanidad y procedimientos similares.

Artículo 46.- La autoridad de aplicación designará los aeródromos y aeropuertos de uso internacional y fijará el régimen y condiciones de funcionamiento de los mismos.

CAPÍTULO IV

ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

Sección 1.- Definiciones.

Artículo 47.- Se denomina sistema aeroportuario al conjunto de dos o más aeropuertos que sirven a una ciudad, región, provincia o conjunto de provincias.

Artículo 48.- Se denomina empresa aeroportuaria a toda persona jurídica, estatal, privada o mixta, que explote organizada y profesionalmente, un aeropuerto o un sistema aeroportuario, con finalidad de lucro.



Artículo 49.- Se denomina explotador aeroportuario a toda persona física o jurídica que opera o explota, por cuenta propia, un aeropuerto o un sistema aeroportuario.

Artículo 50.- El dominio público aeroportuario está integrado por el conjunto de bienes muebles e inmuebles de propiedad del Estado, afectados a la prestación de servicios aeroportuarios.

La autoridad de aplicación promoverá el dictado de las normas que permitan afectar el dominio público aeroportuario en las formas de garantía que faciliten el acceso a fuentes de financiación de las inversiones necesarias, para el mejor cumplimiento de los servicios aeroportuarios.

Sección 2.- Principios generales.-

Artículo 51.- Las cláusulas de los contratos que regulen la explotación de servicios aeroportuarios deberán tener en cuenta, básicamente, los intereses generales del Estado, la prestación eficaz de dichos servicios, la flexibilidad exigida por el dinamismo de la actividad aerocomercial y la finalidad lucrativa de las empresas aeroportuarias o del explotador aeroportuario.

Artículo 52.- Los explotadores aeroportuarios participarán en las negociaciones bilaterales o multilaterales que la autoridad de aplicación celebre para el otorgamiento de derechos aerocomerciales en sus relaciones de transporte aéreo. Asimismo, podrán presentar o apoyar el otorgamiento de autorizaciones a empresas nacionales o extranjeras para realizar nuevos servicios de transporte aéreo interno o internacionales.

Artículo 53.- El explotador aeroportuario intervendrá obligatoriamente en las autorizaciones de frecuencias y horarios en servicios aéreos internos o internacionales que deba fijar la autoridad de aplicación, debiendo coordinar las respectivas asignaciones.

Artículo 54.- Las autoridades públicas que ejercen funciones en los aeropuertos deberán cumplirlas en permanente coordinación con el explotador aeroportuario respectivo, con objeto de mantener una constante eficacia en materia de seguridad y facilitación aeronáutica y aeroportuaria.



Artículo 55.- El Estado, a través de la autoridad de aplicación, es el responsable último de la seguridad y de la facilitación en el ámbito aeroportuario, aunque conceda parte de su control a personas jurídicas privadas.

El explotador aeroportuario presidirá el respectivo Comité Nacional de Facilitación, a fin de mejor coordinar las tareas propias del mismo.

Artículo 56.- El explotador aeroportuario observará las disposiciones de carácter ambiental aplicables a las actividades que se cumplan dentro del recinto aeroportuario respecto de la contaminación del aire, del agua y del suelo, así como de sus consecuencias en las inmediaciones del aeropuerto. La responsabilidad por la contaminación le será atribuida siempre que sea consecuencia directa de su gestión.

Artículo 57.- La autoridad de aplicación está a cargo del control del cumplimiento y/o del control de las medidas de preservación del medio ambiente por parte del explotador aeroportuario, de los explotadores de aeronaves y de todo otro sujeto que actúe dentro del recinto aeroportuario y fijará un Plan Nacional de Contingencias.

Sección 3.- Jurisdicción administrativa.

Artículo 58.- Toda cuestión administrativa vinculada con la prestación de servicios aeroportuarios estará a cargo de la autoridad de aplicación.

CAPÍTULO V

LIMITACIONES AL DOMINIO

Artículo 59.- Se denominan superficies de despeje de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales, que se extienden sobre cada aeródromo y aeropuerto y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la aeronáutica civil.

Artículo 60.- La autoridad de aplicación determinará las superficies de despeje de obstáculos de cada aeródromo o aeropuerto público existente o que se construya, así como de sus modificaciones posteriores.



Artículo 61.- En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies de despeje de obstáculos de los aeródromos o aeropuertos y sus inmediaciones, así como de las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras, elementos e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de tal naturaleza que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente o incidente aeronáutico.

Artículo 62.- Si con posterioridad a la habilitación de un aeródromo o aeropuerto público se comprobare la construcción de un edificio, estructura o instalación cuya altura fuese superior a la establecida para las superficies de despeje de obstáculos, el propietario o explotador del aeródromo o aeropuerto hará conocer tal circunstancia a la autoridad de aplicación, la que intimará al infractor la eliminación del obstáculo dentro del término de diez días.

Si no se cumpliera con la intimación, la autoridad de aplicación notificará al propietario del obstáculo que, dentro del término de diez días, deberá demolerlo o suprimirlo, lo que no dará derecho a reparación.

Si el propietario del obstáculo no lo demoliese o suprimiese, la autoridad de aplicación podrá proceder por sí a la demolición o supresión y los gastos que la misma demande serán a cargo de quien lo hubiere creado.

Artículo 63.- Si uno o más obstáculos erigidos o construidos con posterioridad a la habilitación de un aeródromo o aeropuerto privado, afectaran sustancialmente las operaciones que en el mismo se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la autoridad de aplicación determinará si el o los obstáculos constituyen peligro para la circulación aérea. En este supuesto, el propietario del aeródromo o aeropuerto privado tiene derecho a solicitar la remoción, supresión o reducción del o de los obstáculos o en defecto de ello, a ser indemnizado.

Artículo 64.- Es obligatorio en todo el territorio argentino el señalamiento de los obstáculos que constituyan peligro para la aeronáutica civil en las zonas cercanas a los aeródromos o aeropuertos, siendo a cargo del propietario los gastos de instalación y funcionamiento de las marcas, señales o luces que correspondan. El señalamiento se hará de acuerdo con la reglamentación respectiva.



TÍTULO IV
AERONAVES
CAPÍTULO I

CONCEPTO, NATURALEZA JURÍDICA Y CLASIFICACIÓN

Artículo 65.- Son aeronaves los aparatos o mecanismos destinados a circular por el espacio aeronáutico, utilizando las reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie terrestre y que sean aptos para el transporte de personas o cosas.

Las aeronaves con cosas muebles registrables.

Artículo 66.- Las aeronaves son públicas o privadas. Son aeronaves públicas las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.

CAPÍTULO II
INSCRIPCIÓN, MATRICULACIÓN Y NACIONALIDAD

Artículo 67.- La inscripción de una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves le confiere nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad. Toda aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscrita en un Estado extranjero.

Artículo 68.- La aeronave matriculada en un Estado extranjero solo podrá acceder a la matrícula argentina cuando la autoridad registral de dicho Estado hubiere comunicado formalmente su cancelación en el mismo.

Artículo 69.- A las aeronaves inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de nacionalidad y matriculación argentinas, conforme con la reglamentación que se dicte. Dichas marcas deberán fijarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.



Artículo 70.- Podrá igualmente asignarse marcas distintivas de nacionalidad y matriculación argentinas a aquellas aeronaves sometidas a un contrato de locación o leasing, en el que el locatario asuma el carácter de explotador o el tomador cumpla con los recaudos exigidos para ser propietario de aeronave argentina, siempre que:

- 1) Tales aeronaves sean afectadas a servicios de transporte aéreo interno o internacionales y a servicios de trabajo aéreo, realizados por transportadores y por personas físicas o jurídicas argentinas.
- 2) El locatario cumpla los recaudos exigidos por este código para ser propietario de aeronave argentina y el contrato se ajuste a lo establecido en los Títulos VI y VII de este código. Esta inscripción se mantendrá durante la vigencia del contrato de locación o leasing, deberá contar con la expresa conformidad del propietario y no implicará transferir esa propiedad al locatario de la aeronave.

Artículo 71.- Podrán inscribirse en forma provisoria en el Registro Nacional de Aeronaves y otorgárseles matrícula argentina, las aeronaves que sean propiedad de un organismo público internacional del que la República Argentina sea Estado miembro, cuando las mismas sean cedidas en préstamo a organismos del Estado argentino para su uso por parte de éste.

Las aeronaves que se inscriban en el Registro Nacional de Aeronaves bajo este régimen serán públicas y los organismos estatales que las utilicen tendrán el carácter de explotadores de las mismas y deberán dar cumplimiento a todos los requisitos que para tal condición establece este código.

Artículo 72.- Los motores de aeronaves y las aeronaves en construcción podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 73.- Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida mediante un contrato de compraventa sometido a condición resolutoria o a crédito u otros contratos por los cuales el vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que:

- 1) El contrato de ajuste a la legislación del país cuya ley le sea aplicable.
- 2) El contrato de inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves.



3) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina.

4) Se cumplan los recaudos exigidos por este código para ser propietario de aeronave argentina.

Artículo 74.- También podrán ser inscriptas provisoriamente a nombre de los compradores, quienes deberán cumplir con los requisitos exigidos por este código para ser propietario de aeronave argentina, las aeronaves argentinas adquiridas en el país por contrato de compraventa con pacto de reserva de dominio, cuyo régimen legal será el de la condición resolutoria.

Artículo 75.- La matriculación de la aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones resultantes del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente.

Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción y en su caso, la nacionalidad y matriculación definitivas.

Artículo 76.- La reglamentación de este código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación.

La cesación o pérdida de los requisitos exigidos para ser propietario de aeronave argentina, producirá de oficio la cancelación de la matrícula.

Las personas que pueden ser propietarias de aeronaves argentinas podrán solicitar su matrícula de explotadores de aeronaves, a fin de afectar a la misma aeronave con matrícula extranjera.

CAPÍTULO III

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

Artículo 77.- El Registro Nacional de Aeronaves es público. Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones en el mismo, solicitándola a su autoridad.

Artículo 78.- En el Registro Nacional de Aeronaves, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, se anotarán:



- 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan.
 - 2) Las hipotecas sobre aeronaves, aeronaves en construcción y motores inscriptos.
 - 3) Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas.
 - 4) Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las aeronaves, sus cancelaciones y los certificados de aeronavegabilidad.
 - 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas.
 - 6) Los contratos de utilización de aeronaves.
 - 7) El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de aeronaves argentinas.
 - 8) Los privilegios aeronáuticos.
 - 9) Las licencias aeronáuticas y los certificados de habilitación otorgados al personal aeronáutico argentino, así como la convalidación a titulares de licencias otorgadas por países extranjeros.
 - 10) Los permisos de operación otorgados por la autoridad de aplicación para la explotación de servicios de transporte aéreo y de trabajo aéreo en el país.
 - 11) Las habilitaciones para la instalación de industrias y talleres aeronáuticos.
 - 12) Las autorizaciones para el funcionamiento de aeroclubes.
 - 13) Las resoluciones de la autoridad de aplicación que habiliten, modifiquen o cancelen la utilización de aeródromos o aeropuertos públicos o privados.
 - 14) Las matrículas de explotador de aeronaves de quienes así lo soliciten.
 - 15) Los contratos de construcción de aeronave, dentro de los treinta días de iniciada la construcción.
 - 16) En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o modificar la situación jurídica de la aeronave.
- La reglamentación establecerá los distintos requisitos de estas anotaciones. Solo podrán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves los actos jurídi-



cos realizados por medio de instrumento público o privado debidamente autenticado.

CAPÍTULO IV PROPIEDAD

Artículo 79.- Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

1) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República.

2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyo derecho excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República.

3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.

Artículo 80.- La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 78, incisos 1), 2), 3), 6) y 16) de este código, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Este último certificará, previamente, la inexistencia de restricciones al dominio del vendedor.

Artículo 81.- Los actos y contratos mencionados en el artículo 78, incisos 1), 2), 6) y 16) de este código, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República Argentina, deberán:

1) Ser formalizados mediante escritura pública o documento privado con certificación en este último de las firmas de las partes intervinientes, a los efectos de acreditar su autenticidad por cualquiera de los medios previstos y aceptados para tales fines en el país de su otorgamiento.

2) Ser legalizados ante la autoridad consular argentina.



CAPÍTULO V

HIPOTECA

Artículo 82.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores o células de aeronaves inscriptos conforme al artículo 78 de este código.

Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro.

Artículo 83.- No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscripta conforme a los artículos 73 y 74 de este código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

Artículo 84.- Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronave serán instalados y el uso que se haga de aquéllos.

La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

Artículo 85.- La hipoteca deberá constituirse por instrumento público e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se ha efectuado.

En el instrumento deberá constar:

- 1) Nombre y domicilio de las partes contratantes.
- 2) Matrícula y número de serie de la aeronave y sus partes componentes.
- 3) Seguros que cubren a la aeronave o motores hipotecados, en su caso.
- 4) Monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar de pago convenido.
- 5) Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos anteriores, se la individualizará de acuerdo con el contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre.
- 6) Si se tratare de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.



Artículo 86.- Serán válidas las hipotecas constituidas en el extranjero de acuerdo con lo establecido en la ley del Estado de matrícula de la aeronave, siempre que se hubiere cumplido con los requisitos previstos en el artículo 85 de este código.

Artículo 87.- El privilegio del acreedor hipotecario se extiende a la indemnización del seguro por pérdida o avería del bien hipotecado y a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

A los efectos establecidos en este artículo, los acreedores hipotecarios podrán notificar a los aseguradores, por acto auténtico, la existencia del gravamen.

Artículo 88.- En caso de destrucción o inutilización del bien hipotecado, los acreedores hipotecarios podrán ejercer su derecho sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido.

Artículo 89.- La hipoteca se extingue a los diez años de la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada. La extinción deberá ser dispuesta mediante resolución por la autoridad de aplicación, en la fecha del vencimiento del citado plazo.

Artículo 90.- La hipoteca debidamente constituida toma grado inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en este código. Con excepción de éstos, es preferida a cualquier otro crédito con privilegio general o especial.

CAPÍTULO VI PRIVILEGIOS

Artículo 91.- Los privilegios establecidos en el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. El acreedor no podrá hacer valer su privilegio sobre la aeronave, si no lo hubiese inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.

Artículo 92.- En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.



Artículo 93.- Tendrán privilegios sobre la aeronave:

1.- Los créditos por la prestación de servicios de tránsito aéreo y servicios aeroportuarios, así como por la disponibilidad de los recursos aeroportuarios y las garantías de pago por los mismos, cuando estas últimas han sido inscriptas ante el Registro Nacional de Aeronaves.

2.- Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.

3.- Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave y los gastos de remoción, reparación y conservación de la misma, previstos en los artículos 282, 284 y 285 del presente código.

4.- El crédito del vendedor en los casos de los artículos 73 y 74 del presente código.

5.- Las remuneraciones del personal aeronáutico vinculado con la aeronave, por el último año de trabajo.

Artículo 94.- Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establece en el artículo anterior.

Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.

Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los viajes precedentes, excepto los mencionados en el inciso 3 del artículo anterior, los que se liquidarán en partes iguales en los casos que hubiere más de uno de esa categoría.

Artículo 95.- Los privilegios se ejercen únicamente sobre la aeronave y sus partes componentes.

La carga y el flete se verán afectados por ellos solo en el caso de que los gastos previstos en el inciso 3 del artículo 93 los hayan beneficiado directamente.

Artículo 96.- Los privilegios se extinguen:



- 1.- Por la extinción de la obligación principal.
- 2.- Por el vencimiento del plazo de un año desde su inscripción, si ésta no fuese renovada.
- 3.- Por la venta judicial de la aeronave después de satisfechos los créditos privilegiados de mejor grado inscriptos conforme al artículo 93 de este código.

Artículo 97.- Los privilegios sobre la carga se extinguen si la acción no se ejecuta dentro de los quince días siguientes al momento en que los efectos estuvieron a disposición del destinatario. Este privilegio no requiere inscripción.

CAPÍTULO VII EMBARGOS

Artículo 98.- Toda aeronave, cualquiera fuese el título jurídico bajo el cual es utilizada por su explotador, es susceptible de embargo, con excepción de las públicas.

Artículo 99.- La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular la preferencia de ser pagado antes que otros acreedores, con excepción de los de mejor derecho.

Artículo 100.- Podrá ser dispuesta la inmovilización de la aeronave embargada en los siguientes casos:

- 1.- Cuando haya sido ordenada en virtud de una ejecución de sentencia o en una sentencia con autoridad de cosa juzgada.
- 2.- Cuando se trate de un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave esté lista para partir.
- 3.- Cuando se trate de un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa, inclusive los contratos celebrados de conformidad con los artículos 73 y 74 de este código.



4.- Cuando se trate de un crédito por la prestación de servicios de tránsito aéreo o por servicios aeroportuarios, impagos por un plazo mayor de seis meses.

CAPÍTULO VIII PÉRDIDA Y ABANDONO

Artículo 101.- Una aeronave se presume perdida cuando no fuere hallada al cabo de tres meses de finalizadas las operaciones de su búsqueda.

En ese caso, la autoridad de aplicación la declarará perdida y cancelará, en su caso, la matrícula respectiva.

Artículo 102.- Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el territorio argentino o sus aguas jurisdiccionales y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado argentino, cuando su dueño o explotador no se presentase a reclamarlas y retirarlas dentro del término de seis meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.

La autoridad de aplicación reglamentará la forma y el procedimiento para efectuar la notificación del accidente o inmovilización al propietario o explotador y la intimación para que remueva la aeronave, sus partes o despojos.

Artículo 103.- Cuando la aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para el tránsito aéreo, la infraestructura o los medios de comunicaciones o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien, la autoridad de aplicación podrá proceder a su inmediata remoción.

Los gastos de remoción, reparación y conservación de la aeronave son a cargo de su propietario o explotador.



TÍTULO V
PERSONAL AERONÁUTICO
CAPÍTULO I
CONCEPTOS GENERALES

Artículo 104.- El personal aeronáutico se integra con las personas que poseen la certificación de idoneidad, emitida por la autoridad de aplicación, para desempeñar funciones aeronáuticas a bordo de las aeronaves o en la superficie terrestre.

Los certificados de idoneidad exigidos, su denominación, los requisitos para su obtención y las facultades que otorgan, serán determinados por la reglamentación respectiva.

Artículo 105.- La reválida o convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero se regirá por los acuerdos suscriptos entre ese Estado y la República Argentina.

En los casos en que no existieren acuerdos, dichos certificados podrán ser revalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y sujetos al principio de reciprocidad.

Artículo 106.- La autoridad de aplicación determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas a los servicios de transporte aéreo. Cuando lo considere necesario para la seguridad de vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves.

Artículo 107.- La regulación de las relaciones laborales del personal aeronáutico será regida por las leyes laborales.

CAPÍTULO II
EL COMANDANTE DE LA AERONAVE

Artículo 108.- El comandante de aeronave es la persona que, habilitada por la autoridad de aplicación, conduce legalmente una aeronave para un vuelo determinado.



Toda aeronave debe tener a bordo o en el sistema tecnológico que la opere, un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante.

Cuando no exista una persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.

Artículo 109.- El comandante será responsable de la aeronave y su tripulación, de los pasajeros y equipaje, de la carga y del correo, desde que se haga cargo de la aeronave para emprender el vuelo, aunque no ejerza la función propia del piloto. Esta responsabilidad cesa cuando finalizado el vuelo, haga entrega de la aeronave, pasajeros, correo y carga a la autoridad competente o al representante del explotador.

Artículo 110.- En las aeronaves destinadas a servicios de transporte aéreo, el nombre de la persona investida de las funciones de comandante y los poderes especiales que se le hayan conferido, deben constar en la documentación de a bordo. La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo.

Artículo 111.- 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 garantizarla.

Artículo 112.- 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.

Artículo 113.- El comandante de la aeronave tiene derecho, aun sin mandato especial, a efectuar compras y hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar los pasajeros, la tripulación, equipajes, mercancías y carga postal transportada.

Artículo 114.- 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.



Artículo 115.- El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes los nacimientos y defunciones ocurridos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente. Igual procedimiento adoptará en relación a los matrimonios y testamentos celebrados u otorgados "in extremis" a bordo.

En caso de muerte de un pasajero o tripulante, el comandante tomará las medidas de seguridad con relación a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala tuviere lugar en el exterior del país, dará intervención al cónsul argentino respectivo.

Igual obligación asumirá quien ocupe el lugar del comandante, si este último es el fallecido.

Artículo 116.- El comandante de la aeronave tiene el derecho de arrojar, durante el vuelo, las mercancías o equipajes si lo considera indispensable para la seguridad de la aeronave.

CAPÍTULO III

EL OFICIAL DE SEGURIDAD DE A BORDO

Artículo 117.- El oficial de seguridad de a bordo es el funcionario público especialmente seleccionado, capacitado y autorizado por la autoridad de aplicación, para adoptar en un vuelo las medidas razonables o coercitivas urgentes que considere necesarias para proteger la seguridad del mismo.

Artículo 118.- Cuando el oficial de seguridad de a bordo tome alguna medida propia de sus funciones, comunicará de inmediato la misma al comandante de la aeronave, de quien depende.

Artículo 119.- El oficial de seguridad de a bordo no será responsable en procedimiento alguno, por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto del mismo.



CAPÍTULO III

EL PERSONAL AERONÁUTICO DE SUPERFICIE

Artículo 120.- En todo aeródromo público de la categoría que se fije por la autoridad de aplicación, habrá un jefe designado por la misma, quien estará a cargo de la dirección, coordinación y régimen interno del mismo.

En los aeropuertos gestionados o explotados por personas jurídicas, el jefe designado por la autoridad de aplicación tendrá a su cargo el control de la seguridad y coordinará el resto de su actividad con el explotador del aeropuerto.

Artículo 121.- La reglamentación determinará la misión, funciones, obligaciones y responsabilidades del jefe de aeródromo público y del jefe de aeropuertos, en cada caso, así como del personal aeronáutico que de ellos dependa.

Artículo 122.- En los aeropuertos gestionados o explotados por personas jurídicas, el jefe del aeropuerto coordinará con el explotador del mismo el desarrollo de las actividades que se realizan en el aeropuerto, estando a cargo de este último la designación del personal aeronáutico de superficie necesario para el mejor funcionamiento de los servicios aeroportuarios.

Artículo 123.- En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o tenedor del campo o de otra persona designada por éste. El nombre, domicilio y fecha de designación del encargado serán comunicados a la autoridad de aplicación.

TÍTULO VI

EXPLOTADOR DE AERONAVE

Artículo 124.- Se denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia y que conserva su conducción técnica, aun sin fines de lucro.



Artículo 125.- El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 126.- La inscripción del contrato mencionado en el artículo anterior libera al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte contratante.

En caso de no haberse inscripto el contrato, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier daño o falta que se produjesen por causa de la aeronave.

TÍTULO VII

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

CAPÍTULO I

LOCACIÓN DE AERONAVES

Artículo 127.- Hay locación de aeronave cuando una parte se obliga a transferir el derecho de uso y goce de una aeronave determinada durante un cierto tiempo, por uno o más viajes o por un kilometraje a recorrer, para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica y la otra parte a pagar un precio.

Artículo 128.- El contrato de locación de aeronave produce la transferencia del carácter de explotador del locador al locatario. El contrato deberá constar por escrito y ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin el consentimiento del locador.

Artículo 129.- El locador podrá obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada, siempre que la conducción técnica de aquélla y la dirección de la tripulación se transfieran al locatario. En caso que el locatario de la aeronave tomase a su cargo equiparla y tripularla, la obligación del locador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

En todos los casos, la obligación del locador comprende también la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigen-



cia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario o se hubiese pactado una solución contraria.

Artículo 130.- El locatario está obligado a cuidar de la aeronave arrendada con la debida diligencia y usarla exclusivamente en la actividad específicamente aeronáutica indicada en el contrato.

Está obligado también a pagar el precio en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al locador, cuando se hubiese vencido el término estipulado en el contrato, en el estado en que la haya recibido y sin más deterioros que los que se deban al uso legítimo y al simple transcurso del tiempo y los producidos por caso fortuito y fuerza mayor.

Artículo 131.- Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los contratos llamados de "leasing". Cuando en ellos se haya pactado una opción de compra, regirán las disposiciones de la compraventa de aeronaves.

CAPÍTULO II

FLETAMENTO DE AERONAVES

Artículo 132.- Hay fletamento de aeronave cuando una parte, que conserva su carácter de explotador, se obliga a realizar con una aeronave determinada al menos genéricamente, una o más operaciones aéreas, específicamente fijadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio de la otra parte y ésta se compromete a abonar por ello un precio.

Artículo 133.- El contrato de fletamento deberá constar por escrito y sus formalidades se rigen por la ley del lugar de su celebración.

Los contratos de fletamento celebrados en el país o los que tienen por objeto aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo concesionados por la autoridad de aplicación, deberán inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.



Artículo 134.- El fletante deberá poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en estado de aeronavegabilidad. Asimismo, deberá cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador en las condiciones y tiempo convenidos.

Artículo 135.- El fletador deberá utilizar la aeronave según el uso previsto en el contrato y pagar el precio estipulado en el lugar y tiempo convenidos.

Artículo 136.- En el contrato de fletamento a tiempo, cuando el lapso de ejecución del contrato exceda de la duración pactada sin que medie culpa del fletante, el fletador estará obligado a pagar a aquél un precio proporcional, adicional al que fuese estipulado, sin perjuicio de las indemnizaciones pertinentes.

CAPÍTULO III

INTERCAMBIO DE AERONAVES

Artículo 137.- El intercambio de aeronaves es el contrato por el cual dos o más explotadores se obligan a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.

Artículo 138.- Los contratos de intercambio de aeronaves podrán celebrarse en forma de locaciones o fletamentos recíprocos y deberán constar por escrito.

Artículo 139.- Cuando el intercambio de aeronaves se convenga bajo la forma de locaciones, será inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 140.- Cuando los contratos de intercambio de aeronaves afecten la prestación de servicios aéreos regulares, internos o internacionales, deberán ser aprobados por la autoridad de aplicación.

CAPÍTULO IV

LOCATARIO O FLETADOR EXTRANJERO

Artículo 141.- Cuando una aeronave matriculada en la República Argentina sea explotada de conformidad con un contrato de locación o fletamento de aeronaves, por un locatario o fletador que tenga su oficina principal, o de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado, la autoridad de



aplicación mediante acuerdo con ese Estado podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los preceptos de los convenios de derecho aeronáutico.

Artículo 142.- En los casos previstos en el artículo anterior, la República Argentina quedará relevada de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

Artículo 143.- La transferencia no producirá efectos con respecto a otros Estados, antes que el acuerdo entre la República Argentina y el otro Estado contratante al cual se refieren los artículos anteriores, se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional y hecho público de conformidad con los preceptos de la Convención de Chicago de 1944, o de que uno de los dos Estados parte de dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados.

TÍTULO VIII
CONTRATOS AERONÁUTICOS
CAPÍTULO I
CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO
Sección I.
Conceptos generales.-

Artículo 144.- El contrato de transporte aéreo es aquel por el cual un transportador se obliga a trasladar en una aeronave y por vía aérea, de un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad, a personas, equipajes o mercancías, a cambio de un precio cierto en dinero.

Artículo 145.- El contrato de transporte aéreo se clasifica del siguiente modo:

a) Interno: cuando los puntos de partida y de destino se encuentran dentro del territorio nacional;



b) Internacional: cuando uno de los puntos de partida o de destino se encuentran fuera del territorio nacional o cuando los mismos se encuentran en el territorio nacional pero se realiza una escala prevista en un territorio extranjero;

c) Sucesivo: cuando se efectúe por varios transportadores por vía aérea en forma sucesiva y será considerado como contrato único cuando haya sido celebrado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.

d) Combinado: cuando se empleen diferentes medios de transporte, en cuyo caso el presente código se aplicará al sector aéreo.

Artículo 146.- En caso de celebrarse un contrato de transporte multimodal, el mismo se regirá por la ley respectiva. Si ésta no existiera, se aplicará el presente código en la parte correspondiente al medio aéreo.

Sección II.-

Transporte aéreo de pasajeros.-

Artículo 147.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros podrá instrumentarse por escrito, por medios electrónicos o por cualquier otro medio en que quede fehacientemente registrado. En estos últimos casos, el transportador ofrecerá al pasajero expedir una constancia escrita de la información conservada por dichos medios.

Artículo 148.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros podrá probarse por toda clase de medios probatorios.

Artículo 149.- La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje o de la constancia emitida por el transportador de la información electrónica que acredita su existencia, no perjudican esta última ni la validez del contrato, el que quedará sujeto a las disposiciones del presente código.

Artículo 150.- El billete de pasaje o la constancia de la información electrónica expedida por el transportador es el documento que instrumenta el contrato de transporte aéreo de pasajeros entre el transportista y la persona a cuyo nombre se emite, en el que se incluyen todas las condiciones convenidas. Puede acreditar un transporte individual o colectivo y debe contener:



- 1.- Número de orden.
- 2.- Lugar y fecha de emisión.
- 3.- Puntos de partida y de destino y sus respectivas fechas y los números de cada vuelo.
- 4.- Nombre y domicilio del transportador.

Artículo 151.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros se considerará cumplido por el transportador cuando el pasajero arribe al punto de destino, salvo que este último haya interrumpido voluntariamente su viaje.

Sección III.- Transporte aéreo de equipajes.-

Artículo 152.- El transporte aéreo de equipajes registrados se prueba con el talón de equipaje, que el transportador deberá expedir por cada bulto, por escrito o por medios electrónicos.

No se incluirán en dicho documento los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

Artículo 153.- El talón de equipaje debe indicar:

- 1.- Numeración del billete de pasaje.
- 2.- Puntos de partida y de destino.
- 3.- Peso y cantidad de los bultos.
- 4.- Monto del interés declarado, en su caso.

Artículo 154.- La ausencia, irregularidad o pérdida del talón de equipaje no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte aéreo de equipajes, el que quedará sujeto a las disposiciones del presente código.



Sección IV.- Transporte aéreo de mercancías.-

Artículo 155.- El transporte aéreo de mercancías se prueba con la carta de porte aéreo, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportador. Deberá expedirse por escrito, por medios electrónicos o por cualquier otro medio y puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Artículo 156.- La carta de porte aéreo será extendida en tres ejemplares originales: uno para el transportador, con la firma del remitente o expedidor; otro para el destinatario, con las firmas del transportador y del remitente o expedidor y otra para el remitente o expedidor, con la firma del transportador.

Las firmas del transportador y del expedidor o remitente podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

Artículo 157.- Si para la emisión de la carta de porte aéreo se usaren medios electrónicos u otros medios, el transportador entregará al expedidor o remitente, a pedido de este último, un recibo que permita identificar la carga o el envío y el acceso a la información de la que quedó constancia en dichos medios.

Artículo 158.- Cuando la carga se componga de varios bultos, el transportador tendrá derecho a pedir al expedidor o remitente que extienda cartas de porte aéreo separadas y este último, a su vez, podrá solicitar recibos de carga separados cuando el transportador utilice medios electrónicos u otros medios para emitir las cartas de porte aéreo.

Artículo 159.- La carta de porte aéreo o el recibo indicado en el artículo anterior deberán incluir:

- a) Lugar y fecha de emisión.
- b) Puntos de partida y de destino.
- c) Nombre y domicilio del expedidor o remitente y del transportador.
- d) Nombre y domicilio del destinatario, en su caso.



- e) Peso, naturaleza y dimensiones de la carga o bultos.
- f) Clase y estado de la carga y del embalaje e individualización de los bultos.
- g) Precio y gastos e importe del valor declarado, en su caso.
- h) Plazo para el transporte e indicación de la ruta, si se hubiese convenido.
- i) Los documentos entregados al transportador con la carta de porte.
- j) La declaración de interés en la entrega de la carga formulada por el expedidor, en su caso.

Artículo 160.- El incumplimiento de lo previsto en los artículos anteriores de la presente Sección no afectará la existencia ni la validez del contrato, el que quedará sujeto a las disposiciones del presente código.

Artículo 161.- La carta de porte aéreo o el recibo de carga acreditan, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato, la recepción de la carga por el transportador y las condiciones que contengan sobre el transporte.

Artículo 162.- Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, naturaleza, dimensiones y embalajes de la carga y número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados. Las indicaciones relativas a la cantidad, volumen y estado de la carga no constituyen prueba contra el transportador, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del expedidor o remitente y se hayan hecho constar en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga.

Artículo 163.- El expedidor o remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la carga inscriptas por él o en su nombre en la carta de porte aéreo, o hechas por él o en su nombre al transportador para que se inscriban en el recibo de carga o para que se incluyan en la constancia conservada por los medios electrónicos u otros medios.

Artículo 164.- El expedidor o remitente indemnizará al transportador de todo daño que éste haya sufrido, o cualquier otra persona respecto de la cual el transportador sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas hechas por él o en su nombre. A su vez, el transportador indemnizará al expedidor o remitente de todo



daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona respecto de la cual el expedidor o remitente sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas inscriptas por el transportador o en su nombre en el recibo de carga o en la constancia conservada por los medios electrónicos u otros medios.

Artículo 165.- El expedidor o remitente tiene derecho, siempre que cumpla con todas sus obligaciones emergentes del contrato de transporte aéreo de mercancías, a disponer de la carga retirándola del aeropuerto de destino, o deteniéndola en el curso del viaje en caso de aterrizaje, o haciéndola entregar en el lugar de destino o en el curso del viaje a una persona distinta del destinatario originalmente designado, o pidiendo que sea devuelta al aeropuerto de partida. El expedidor o remitente no ejercerá este derecho de disposición en forma que perjudique al transportador o a otros expedidores o remitentes y deberá reembolsar los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

En estos casos, el transportador deberá avisar inmediatamente al expedidor o remitente cuando le sea imposible ejecutar sus instrucciones.

Artículo 166.- Si el transportador cumple las instrucciones del expedidor o remitente respecto de la disposición de la carga sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga entregado, será responsable del daño que se pudiera causar por este hecho a quien se encuentre legalmente en posesión de ese ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo de carga.

Artículo 167.- El derecho del expedidor o remitente cesa en el momento en que comienza el del destinatario; si en cambio, éste rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor o remitente recobrará su derecho de disposición.

Artículo 168.- Salvo estipulación en contrario, el transportador debe avisar al destinatario de la llegada de la mercancía, tan pronto como ésta haya ocurrido.

Si el expedidor o remitente no ejerció su derecho de disposición de la carga, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la misma a destino, a pedir al transportador que se la entregue a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones del transporte.

Artículo 169.- Si el transportador admite la pérdida de la carga, o si esta última no ha llegado a la expiración de los siete días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el trans-



portador los derechos que surgen del contrato de transporte aéreo de mercancías.

Artículo 170.- El expedidor o remitente y el destinatario podrán hacer valer, respectivamente, todos los derechos previstos en el presente capítulo, cada uno en su propio nombre, sea en su propio interés o en el de un tercero, siempre que cumplan las obligaciones establecidas en el contrato.

Artículo 171.- Cuando se trate de transporte combinado, las condiciones especiales que se convengan podrán incluirse en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga cuando la misma se emita por medios electrónicos u otros medios.

Sección V.-

Transporte aéreo de carga postal.-

Artículo 172.- La legislación postal se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuere pertinente, excepto en lo relativo a responsabilidad, que se regirá por lo establecido en el Título XIV de este código.

Sección VI.-

Transporte aéreo courier.-

Artículo 173.- El contrato de courier aeronáutico es aquel por el cual una persona física o jurídica identificada y autorizada con esa calidad, se compromete a trasladar, desde un domicilio indicado por el remitente al del destinatario, todo objeto, documento o mercancía que ese remitente le entregue, por vía aérea y por aeronave en alguna parte del total del transporte y entregarlo en el tiempo convenido, y el remitente o destinatario a pagar por ello un precio cierto en dinero.



Artículo 174.- El courier aeronáutico se prueba con la guía de transporte, que es el título legal del contrato celebrado entre el remitente o expedidor y el transportador courier y acredita, salvo prueba en contrario, la celebración del contrato, la recepción del contenido del envío por el transportador y las condiciones que contenga sobre el transporte.

Artículo 175.- El transportador entregará al remitente una copia de la guía de transporte y su pérdida, ausencia o irregularidad no afectarán la existencia ni la validez del contrato, el que podrá probarse por otros medios de prueba.

Artículo 176.- Cuando resultaren compatibles, se aplicarán al contrato de courier aeronáutico las normas del presente código relativas al contrato de transporte aéreo de mercancías.

Sección VII.-

Transportes aéreos especiales.-

Artículo 177.- Para el transporte aéreo de personas disminuídas, de cadáveres o restos humanos, de animales, de joyas y valores y de armas y artículos restringidos, las partes podrán convenir condiciones especiales, distintas de lo previsto en los artículos precedentes de este Capítulo.-

CAPÍTULO II

CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE AERONAVE

Artículo 178.- El contrato de construcción de aeronaves debe formalizarse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves, dentro de los treinta días de iniciada la construcción.

Artículo 179.- Será considerado como locación de obra todo contrato cuyo objeto sea:

a) el desarrollo y construcción de un nuevo modelo de aeronave;



- b) la reconfiguración de un modelo de aeronave que ya existe en el mercado;
- c) la construcción de una aeronave experimental.

Artículo 180.- Los contratos celebrados por un constructor que no estén incluidos en el artículo anterior, serán considerados como compraventa de cosa futura, salvo prueba en contrario.

Artículo 181.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores del presente capítulo, se presumirá que habrá locación de obra cuando se extienda un certificado de tipo u homologación y que habrá compraventa de cosa futura cuando se emita un certificado de producción, salvo prueba en contrario.

CAPÍTULO III

CONTRATO DE ASISTENCIA EN TIERRA

Artículo 182.- El contrato de asistencia en tierra es aquel por el cual una persona física o jurídica se compromete con un explotador de aeronaves a realizar determinados servicios de asistencia en tierra a una o más aeronaves del mismo en un aeródromo o aeropuerto determinado, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Artículo 183.- La prestación de estos servicios se realizará por las personas que se encuentren habilitadas por la autoridad de aplicación, en la forma que determine la reglamentación al presente código.

CAPÍTULO IV

CONTRATO DE HANGARAJE



Artículo 184.- El contrato de hangaraje es aquel por el cual el explotador de una aeronave encarga la custodia de esta última a otra persona en un lugar cubierto de un aeródromo o aeropuerto, durante el tiempo que la misma se encuentre estacionada y sin cumplir operación alguna, así como otras tareas relacionadas con la aeronave, mediante el pago de un precio cierto en dinero.

Artículo 185.- El contrato de hangaraje debe formalizarse por escrito, incluyéndose en el mismo las medidas de seguridad aeronáutica adoptadas por el explotador del aeródromo o aeropuerto, respecto de las obligaciones asumidas por quien toma a su cargo la custodia de la aeronave de que se trate.

Artículo 186.- Si el contrato de hangaraje no se hubiese formalizado por escrito, se presume la responsabilidad del explotador del aeródromo o aeropuerto respectivo, por los daños que sufra la aeronave.

CAPÍTULO V

CONTRATO DE CÓDIGO COMPARTIDO

Artículo 187.- El contrato de código compartido es aquel por el cual dos o más transportadores aéreos comercializan uno o más servicios de transporte aéreo, los que son operados por uno solo de ellos, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de individualización.

Artículo 188.- Los contratos de código compartido deberán constar por escrito y antes de comenzar su ejecución, deben ser aprobados por la autoridad de aplicación, la cual deberá impedir que por su intermedio se consagren prácticas anticompetitivas o monopólicas en la prestación de servicios de transporte aéreo.

Artículo 189.- La autoridad de aplicación mantendrá la confidencialidad que surja de los contratos de código compartido, excepto en caso de solicitud judicial.

Artículo 190.- En los contratos de código compartido, tiene la calidad de explotador de la aeronave la parte que realiza efectivamente el o los vuelos de que se trate.



Artículo 191.- Las partes deberán informar a los pasajeros o usuarios en la publicidad respectiva y en el momento de la celebración del contrato de transporte aéreo, los casos en que el traslado se concretará mediante un contrato de código compartido.

Artículo 192.- Sin perjuicio de las obligaciones recíprocas previstas en el contrato, las partes responden solidariamente frente a los pasajeros, equipajes y mercancías transportados.

CAPÍTULO VI

CONTRATO DE TRABAJO AÉREO

Artículo 193.- El contrato de trabajo aéreo es aquel por el cual una de las partes se obliga a realizar con una aeronave una actividad aeronáutica distinta del transporte, en beneficio de la otra parte, a cambio de un precio cierto en dinero.

Artículo 194.- El contrato de trabajo aéreo debe constar por escrito, en documento privado, debiendo el explotador de la aeronave dejar constancia en el mismo del cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional de la aeronave y de los seguros que cubren los riesgos respectivos.

TÍTULO IX

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES



Artículo 195.- Servicio de transporte aéreo es toda clase de actos realizados por un transportador para el traslado de personas, mercancías o correo, en una aeronave y de un aeródromo a otro y en condiciones de seguridad, concedido o autorizado por la autoridad de aplicación.

Artículo 196.- Los servicios de transporte aéreo pueden ser internos o internacionales. Los primeros son los realizados entre dos o más puntos del territorio argentino. Los servicios internacionales son los realizados entre el territorio argentino y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio argentino cuando se hubiese previsto una escala intermedia en el territorio de un Estado extranjero.

Artículo 197.- Los servicios de transporte aéreo pueden ser regulares y no regulares. Los primeros son los que, abiertos al uso público, se realizan mediante una serie sistemática de vuelos durante la vigencia de un permiso operativo, con itinerarios y horarios prefijados. No se altera el carácter regular del servicio por la circunstancia de que la serie sistemática de vuelos no se mantenga durante todo el año.

Es servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerarios y horarios prefijados, aunque un servicio determinado se efectúe por medio de una serie de vuelos.

Artículo 198.- La explotación de servicios de transporte aéreo requiere concesión o autorización previa mediante un permiso operativo, conforme con las disposiciones de este código y su reglamentación.

Artículo 199.- Las concesiones o autorizaciones de servicios de transporte aéreo no podrán ser cedidas. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión después de comprobar que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por este código para ser titular de la concesión o autorización de que se trate.

Artículo 200.- Las concesiones o autorizaciones de servicios de transporte aéreo en cualquiera de sus clases no se otorgarán sin la comprobación por la autoridad de aplicación de la capacidad jurídica, técnica y económico-financiera del explotador y la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, aeropuertos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.

Artículo 201.- La concesión o autorización de un servicio de transporte aéreo no importa exclusividad ni monopolio en ruta alguna ni en clase alguna de servicios aéreos.



Artículo 202.- Las concesiones o autorizaciones para realizar servicios de transporte aéreo serán otorgadas por la autoridad de aplicación, la que fijará el procedimiento para su tramitación, en el que se incluirá una audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.

El procedimiento no podrá exceder, en su extensión total de tiempo, del plazo de seis meses, al cabo del cual la autoridad de aplicación deberá resolver sobre la petición, con opinión fundada. Si este plazo venciera sin que se dicte la decisión correspondiente, se considerará que la petición es aprobada.

Artículo 203.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden interno mediante servicios de transporte aéreo prestados por personas físicas o jurídicas constituidas en el país de acuerdo con la legislación vigente, salvo casos de excepción en que razones de interés general acrediten la conveniencia de otorgar autorizaciones a transportadores de bandera extranjera, bajo condición de reciprocidad.

Artículo 204.- La actividad aerocomercial se asegurará en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo realizados por personas o empresas nacionales y extranjeras, a cuyo efecto la autoridad de aplicación celebrará acuerdos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo o autorizará las respectivas explotaciones a transportadores nacionales o extranjeros.

Artículo 205.- Se facilitarán las operaciones de entrada y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en los servicios de transporte aéreo internacionales e internos, de conformidad con los convenios internacionales en los que la República Argentina sea parte, mediante la coordinación de los organismos especializados.

La coordinación prevista en el párrafo anterior estará a cargo del Comité Nacional de Seguridad y Facilitación, de acuerdo con la reglamentación que fijará su integración, funciones y atribuciones.

CAPÍTULO II

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNO

Artículo 206.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituidas conforme con las



leyes vigentes. Cuando no hubiere empresas de capitales estatales, privados o mixtos autorizadas a explotar esta clase de servicios, estos últimos podrán ser realizados por el Estado argentino, a quien le será aplicado el presente Código.

Artículo 207.- Las personas físicas que exploten servicios de transporte aéreo interno deberán mantener su domicilio real en la República Argentina.

Artículo 208.- Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes, condicionadas en particular a las siguientes exigencias:

- 1) El domicilio de la sociedad y su oficina principal deben estar en la República.
- 2) El control y la dirección de la sociedad deben estar en manos de personas con domicilio real en la República.
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, por lo menos la mitad más uno de los socios deben tener domicilio real en la República y poseer la mayoría del capital social.
- 4) Si se trata de una sociedad de capitales, la mayoría de las acciones, a la cual corresponda la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a personas con domicilio real en la República. La transferencia de estas acciones solo podrá efectuarse con autorización del Directorio, el cual comunicará a la autoridad de aplicación, dentro de los ocho (8) días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada.

Artículo 209.- Las sociedades podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesoria, dentro de un rubro más general. En este caso, se constituirán de acuerdo con las normas establecidas en este código y la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a los servicios de transporte aéreo y mostrar claramente sus resultados.

Artículo 210.- La autoridad de aplicación reglamentará los requisitos a llenar para los registros contables, la duración de los ejercicios financieros y la forma de presentación de las memorias, balances generales y cuadros demostrativos de ganancias y pérdidas. Las empresas llevarán, además de los exigidos por las leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine la autoridad de aplicación, la que podrá efectuar las verificaciones y requerir los in-



formes necesarios para determinar, en cualquier momento, el origen y distribución del capital social y el estado de la capacidad económico-financiera.

Artículo 211.- Los servicios de transporte aéreo interno regulares y no regulares serán realizados mediante concesiones o autorizaciones otorgadas por la autoridad de aplicación.

Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas, por períodos que no excederán de quince (15) años. Sin embargo, si subsistieren las razones de interés público que motivaron la concesión, ésta podrá ser prorrogada sucesivamente a requerimiento de la empresa concesionaria por lapsos no mayores del antes citado.

Artículo 212.- El personal que desempeñe funciones a bordo de las aeronaves afectadas a servicios de transporte aéreo interno deberá ser argentino. Por razones técnicas o de reciprocidad, la autoridad de aplicación podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero por un lapso que no excederá de dos (2) años a contar desde la fecha de la autorización.

Artículo 213.- Las aeronaves afectadas a los servicios de transporte aéreo interno deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, a fin de asegurar la prestación de los mismos o por razones de interés general, la autoridad de aplicación podrá permitir la utilización de aeronaves de matrícula extranjera.

Artículo 214.- La autoridad de aplicación establecerá las normas operativas a que se sujetarán los servicios de transporte aéreo interno y autorizará la afectación de las aeronaves a las flotas de los transportadores argentinos.

Artículo 215.- Los itinerarios, frecuencias y horarios serán comunicados a la autoridad de aplicación por quienes efectúen servicios de transporte aéreo interno, la que podrá modificarlos cuando los mismos puedan afectar la sana competencia de dichos servicios, de acuerdo con la reglamentación respectiva. En dicha reglamentación se incluirá la coordinación prevista por el artículo 53 del presente código.

Artículo 216.- Las tarifas que se apliquen por los transportadores que cumplan servicios de transporte aéreo interno, serán registradas ante la autoridad de aplicación, la que podrá modificarlas aumentándolas, con opinión fundada, cuando considere que las mismas no cubren los costos operativos directos e indirectos en la ruta de que se trate.



Artículo 217.- Los acuerdos entre empresas concesionarias o autorizadas a prestar servicios de transporte aéreo interno que impliquen convenios de cooperación interempresaria, deberán ser comunicadas a la autoridad de aplicación antes de su comienzo de ejecución, a fin de evitar toda clase de monopolio directo o indirecto y garantizar el debido cumplimiento de los servicios a los usuarios.

Artículo 218.- Los transportadores aéreos no podrán realizar prácticas anti-competitivas mediante actos que limiten, distorsionen, restrinjan o falseen la competencia o el acceso al mercado, constituyan un abuso de una posición dominante o consagren un monopolio.

La autoridad de aplicación reglamentará lo dispuesto por el párrafo precedente en el plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente código, estableciendo un procedimiento para la sanción de los respectivos actos, en el que se asegure el principio de la defensa en juicio y una doble instancia.

Artículo 219.- Toda empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince (15) días de notificada, una suma equivalente al dos (2) por ciento de su capital en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad de aplicación.

La caución se devolverá en un cincuenta (50) por ciento cuando haya comenzado la explotación de la totalidad de los servicios concedidos o autorizados y el resto una vez transcurrido un año a partir del momento indicado, siempre que la concesionaria o autorizada haya cumplido eficientemente sus obligaciones.

El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión o autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto ingresará a la autoridad de aplicación.

Artículo 220.- Para asegurar la continuidad de las prestaciones, el explotador de servicios de transporte aéreo interno deberá contar con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados.

Artículo 221.- La flota del explotador de servicios de transporte aéreo interno estará integrada por una cantidad de aeronaves que, juntamente con los demás elementos inherentes a la capacidad técnica, permita asegurar en todo momento la adecuada atención del servicio.



Artículo 222.- A la expiración normal o anticipada de las actividades de una empresa de transporte aéreo, sus aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones deberán ser ofrecidos en venta en el país, tomando como base los precios de la plaza internacional. Si no surgiese comprador domiciliado en la República, se autorizará su exportación.

Artículo 223.- La explotación de servicios aéreos internos no regulares deberá ajustarse a las siguientes normas:

- a) Cada vuelo no regular tendrá por objeto atender una necesidad de transporte que por los servicios regulares no se puede satisfacer en las condiciones requeridas por la demanda.
- b) Dos o más vuelos no regulares sucesivos no deben configurar un servicio regular.

Artículo 224.- Se podrá alentar exclusivamente a los transportadores y explotadores aeroportuarios nacionales que acrediten la posibilidad de una evolución favorable en los resultados de su explotación y siempre que cuenten con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados, mediante la adopción de medidas y regímenes adecuados que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión de los servicios que cumplen, comprendiendo alguna o varias de las siguientes formas de ayuda:

- a) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos.
- b) Reducción o eliminación de los derechos de importación a los equipos y materiales a ser utilizados en servicios otorgados a los transportadores aéreos y en los servicios aeroportuarios, cuya fabricación no se realice en el país.
- c) Liberación o disminución de gravámenes que incidan en los servicios aero-comerciales y aeroportuarios internos, procurando que los países extranjeros fijen similares medidas con los transportadores aéreos argentinos únicamente para sus servicios internacionales, bajo condición de reciprocidad.
- d) Otorgamiento de avales y/o garantías financieras para las inversiones destinadas al reequipamiento o expansión de los respectivos servicios.

Artículo 225.- Con objeto de cubrir el déficit de una sana explotación o garantizar una razonable utilidad, la autoridad de aplicación podrá subvencionar la realización de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para el país. También podrá subvencionarse la explotación



de los servicios aeroportuarios que se presten en los aeropuertos de dichas rutas.

CAPÍTULO III

SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Artículo 226.- Las normas fijadas en el capítulo anterior para la constitución y funcionamiento de empresas dedicadas a la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicios aéreos internacionales.

Artículo 227.- Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte o con otros instrumentos bilaterales o multilaterales suscriptos por las autoridades competentes o mediante autorización previa otorgada por el Poder Ejecutivo o por la autoridad de aplicación. Para ello, se fijará un procedimiento para tramitar las solicitudes respectivas, que dispondrá la autoridad de aplicación, en el que se incluya una audiencia pública que permita a terceros ejercitar su derecho a ser oídos en el análisis de la necesidad o conveniencia de los servicios.

Artículo 228.- A los fines de asegurar los servicios de transporte aéreo en el orden internacional, se establecen los siguientes principios:

1) Los transportadores aéreos argentinos deberán gozar del libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (1ª. y 2ª. Libertades del aire).

2) La demanda de transporte aéreo entre el territorio argentino y el de otro determinado país o grupo de países, se atiende de común acuerdo entre la República y esos Estados, pudiendo otorgarse recíproca y libremente toda clase de derechos aerocomerciales en las rutas convenidas, en vuelos regulares y no regulares, sea separadamente o en combinación, con el número de frecuencias y equipos de vuelo que ambos países consideren convenientes.

3) El otorgamiento de todo derecho aerocomercial a un transportador extranjero, además de fundarse en necesidades que lo justifiquen, se condicione a



la equitativa reciprocidad por parte del país cuya nacionalidad posee para con la República Argentina y/o los transportadores argentinos.

4) La promoción y desarrollo del transporte aéreo de mercancías por parte de transportadores argentinos, dentro de un marco de liberalización de los respectivos mercados.

Artículo 229.- La autoridad de aplicación establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploren las empresas extranjeras, las cuales registrarán ante la misma los itinerarios, capacidad, frecuencias, tarifas y horarios de los servicios respectivos. En todos los casos, la autoridad de aplicación garantizará el funcionamiento de una sana competencia, evitando toda clase de monopolios. Para ello, podrá aumentar el monto de las tarifas a ser aplicadas por las empresas extranjeras, si considerase, con opinión fundada, que no cubren los costos operativos directos e indirectos de la ruta de que se trate o que expresan una conducta comercial distinta de la sana competencia.

Artículo 230.- Los transportadores aéreos argentinos y extranjeros no deberán embarcar pasajeros sin una verificación previa de que cuentan con los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

CAPÍTULO IV

FISCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

Artículo 231.- Los servicios de transporte aéreo están sujetos a fiscalización por la autoridad de aplicación, a la que le corresponde:

1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las concesiones o autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones y demás normas que en su consecuencia se dicten.

2) Ejercer la fiscalización técnico-operativa, jurídica y económico-financiera del explotador de servicios respectivos.

3) Suspender las actividades cuando considere que no están cumplidas las condiciones de seguridad requeridas y cuando no estén asegurados los riesgos cuya cobertura sea legalmente obligatoria y autorizar su reanudación, una vez subsanadas las deficiencias, siempre que no resultare de ello causales que traigan aparejadas la caducidad o retiro de la concesión o autorización.

4) Autorizar la interrupción de los servicios a solicitud de los prestatarios, cuando a su juicio no se consideren afectadas las razones de necesidad o uti-



lidad general que hayan determinado el otorgamiento de la concesión o autorización.

- 5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.
- 6) Exigir que el personal aeronáutico posea las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.
- 7) Fiscalizar toda clase de promoción y comercialización de los documentos de transporte efectuada por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, con objeto de impedir toda práctica anticompetitiva o monopólica.
- 8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en territorio argentino y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.
- 9) Autorizar la incorporación de nuevas aeronaves a los servicios de empresas argentinas de transporte aéreo, señalando su aptitud para el cumplimiento de los mismos en las rutas respectivas.
- 10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que le confieran las leyes y reglamentos.

Artículo 232.- Los transportadores argentinos están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves a un funcionario de la autoridad de aplicación que deba viajar en misión de inspección. El lugar será reservado hasta veinticuatro (24) horas antes de la fijada para la partida de la aeronave. La misma obligación rige para las empresas extranjeras, con respecto a sus recorridos dentro del territorio argentino, hasta y desde la primera escala fuera del mismo.

CAPÍTULO V

SUSPENSIÓN Y EXTINCIÓN DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES



Artículo 233.- Las concesiones y autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento del mismo. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, la autoridad de aplicación y de acuerdo con las normas reglamentarias, en cualquier momento podrá declarar la caducidad de la concesión o el retiro de la autorización conferida para la explotación de servicios de transporte aéreo y de trabajo aéreo, en las siguientes circunstancias:

- 1) Cuando el explotador no cumpliere las obligaciones sustanciales a su cargo o faltare reiteradamente a obligaciones de menor importancia.
- 2) Cuando el servicio no fuere iniciado dentro del término fijado en la concesión o autorización.
- 3) Cuando el servicio se interrumpiere, total o parcialmente, sin causa justificada o permiso de la autoridad de aplicación.
- 4) Cuando una empresa es declarada en quiebra, se liquida o se disuelve por resolución judicial o cuando peticionado su concurso preventivo, la autoridad de aplicación estime que no existen garantías adecuadas para garantizar la prestación de los servicios respectivos.
- 5) Si la concesión o autorización hubiere sido cedida contra lo dispuesto por el artículo 203 del presente código.
- 6) Si no se hubiere dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista en el Título XV del presente código.
- 7) Cuando el explotador se opusiere a la fiscalización o inspecciones establecidas por este código o por la reglamentación.

Artículo 234.- Cuando se configure alguna de las circunstancias mencionadas en el artículo anterior, la autoridad de aplicación podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta que se sustancien las actuaciones administrativas correspondientes.

Artículo 235.- Antes de la resolución que establezca la caducidad de la concesión o autorización, deberá oírse al interesado para que pueda producir prueba de descargo, en un procedimiento que determinará la reglamentación.



TÍTULO X

SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

CAPÍTULO I

CONCEPTOS GENERALES

Artículo 236.- Un sistema de reservas por computadora o un sistema de distribución global son aquellos sistemas electrónicos por los cuales:

- a) Se ofrece información sobre horarios, disponibilidad de asientos o de capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo y de los viajes y turismo.
- b) Se pueden hacer reservas de toda clase de servicios aéreos y servicios conexos de viajes y turismo y emitir los documentos respectivos.
- c) Se coloca todo o parte de los servicios del transporte aéreo, de los viajes y del turismo a disposición de los usuarios y suscriptores.

Artículo 237.- A los fines del presente código:

- a) Producto de transporte aéreo es todo servicio aéreo regular y no regular de pasajeros y de carga, así como todo servicio secundario conexo y las prestaciones suplementarias comercializadas como parte integrante de un mismo contrato.
- b) Producto de viajes y turismo es todo servicio de transporte diferente de los servicios aéreos, de hotelería, de locación de automóviles y servicios similares o conexos con los citados, que se relacione con los viajes y las actividades turísticas.
- c) Proveedor del sistema es toda persona física o jurídica que posee, explota o comercializa, en todo o en parte, un sistema electrónico.
- d) Transportista o prestador participante es un transportista aéreo o un prestador de servicios de viajes y turismo que opta por distribuir sus servicios a través de un sistema electrónico, sea en calidad de proveedor del sistema o mediante un acuerdo con el mismo.
- e) Suscriptor es la persona física o jurídica, distinta del transportador aéreo, que utiliza un sistema electrónico mediante un contrato con un proveedor de sistemas para la venta de productos de transporte aéreo o de viajes y turismo.



f) Terminal del sistema es una instalación integrada en una pantalla de tipo televisión, un teclado y demás equipos, así como una impresora de billetes o de constancias de contratos celebrados o de todo otro documento, a la que se puede acceder por el teclado y sobre cualquier información registrada o transmitida por el sistema al cual se encuentra conectada.

g) Usuario es toda persona interesada en la compra de un producto de transporte aéreo o de viajes y turismo.

h) Presentación neutral es toda presentación en pantalla por un sistema electrónico que no está distorsionada, directa o indirectamente, por la identidad de los transportistas u otros participantes o del aeropuerto correspondiente, o cualesquiera dato que refleje con veracidad el producto del transporte aéreo o de los viajes y del turismo respectivos.

i) Contrato del sistema es todo acuerdo entre un sistema electrónico o proveedores de sistemas por una parte y transportistas aéreos u otros participantes, suscriptores o usuarios por la otra, cuyo objeto sea la información y comercialización de productos de transporte aéreo y de viajes y turismo por medio de un sistema electrónico.

Artículo 238.- Las disposiciones del presente Título se aplicarán a todas las terminales de sistemas u otros medios de acceso a los sistemas electrónicos utilizados en territorio argentino, cualesquiera sean la nacionalidad del proveedor del sistema o la localización geográfica de la fuente de información utilizada o de la unidad central de información respectiva.

Se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo o de viajes y turismo efectuadas por medio de sistemas electrónicos en territorio argentino.

Artículo 239.- La utilización de sistemas electrónicos en territorio argentino se hará en forma imparcial, transparente y no discriminatoria por cualquiera de las partes en ellos involucradas.

Artículo 240.- Todas las partes involucradas en el funcionamiento de los sistemas electrónicos deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y sean comunicados.

Cuando no se cumpliera con estos principios, la parte afectada tendrá derecho a ser indemnizada.

Artículo 241.- Las personas físicas o jurídicas extranjeras podrán ser propietarios parciales o totales de sistemas electrónicos con domicilio en territorio argentino.



Artículo 242.- Es libre el intercambio de información necesaria para el debido funcionamiento de los sistemas electrónicos efectuado a través de las fronteras de la República Argentina.

Artículo 243.- La autoridad de aplicación permitirá, excepcionalmente, que los sistemas electrónicos que operan en territorio argentino tomen medidas contrarias a las previstas en el presente Título, cuando no se aplique el principio de reciprocidad en otro Estado o en un sistema domiciliado en el extranjero.

CAPÍTULO II

DE LAS OBLIGACIONES DEL PROVEEDOR DEL SISTEMA

Artículo 244.- La incorporación de datos a un sistema electrónico y su presentación en la pantalla del mismo se realizará en forma completa, clara, funcional, exacta y no discriminatoria.

Artículo 245.- Los horarios, la disponibilidad de asientos, las tarifas de los transportistas aéreos y demás participantes, la selección y construcción de los servicios de conexión y sus alternativas efectuada sobre base no discriminatoria, se incluirán y mostrarán en pantalla mediante presentaciones neutras y con criterios objetivos.

Artículo 246.- La organización de los servicios en una presentación neutral de la información sobre horarios y/o disponibilidad de asientos y/o toda clase de productos ofrecidos por los participantes, se efectuará de modo que ningún transportista u otro participante obtenga ventajas indebidas tergiversando sus servicios.

Artículo 247.- Los transportistas y otros participantes y los suscriptores de un sistema electrónico abonarán al proveedor del sistema iguales derechos por el mismo nivel de servicios prestados, y éste no podrá exigir ningún derecho discriminatorio o estructurar el sistema de modo que se impida indebidamente la participación de pequeños transportistas o participantes.



Artículo 248.- El proveedor del sistema no discriminará entre los transportistas y otros participantes, con relación a los servicios que ofrece.

Artículo 249.- El proveedor del sistema no podrá exigir a un transportista u otro participante la participación en su sistema con carácter exclusivo o solo para determinada proporción de sus actividades comerciales, ni le impondrá condición distinta alguna para participar en el mismo que la exigida a los demás transportistas y otros participantes.

Artículo 250.- Si el proveedor del sistema considera que la información proporcionada directa o indirectamente por un transportista u otro participante es inexacta y la cuestión no puede resolverse entre ambos, pedirá la intervención de la autoridad de aplicación.

Artículo 251.- El proveedor del sistema no manipulará la información proporcionada por los transportistas y otros participantes de ninguna forma que pueda inducir a dar información inexacta o discriminatoria a los suscriptores y usuarios.

Artículo 252.- Toda información generada por un sistema electrónico sobre una reserva, se proporcionará en condiciones de igualdad a todos los transportistas y otros participantes involucrados en el servicio comprendido por dicha reserva, pero el proveedor del sistema no suministrará esa información a terceros sin el consentimiento escrito del o de los transportistas y participantes en cuestión.

Artículo 253.- Los servicios ofrecidos por el proveedor del sistema serán iguales y no discriminatorios para todos los suscriptores y éstos podrán acceder libremente a cualesquiera otros servicios electrónicos, sin que aquél pueda exigirles exclusividad alguna.

Artículo 254.- El proveedor del sistema no cobrará precios basados, total o parcialmente, en la identidad de los transportistas u otros participantes cuyos servicios de transporte aéreo o de viajes y turismo son vendidos por un sistema electrónico.



Artículo 255.- No se exigirá a los suscriptores la utilización de una terminal de sistema determinada ni se les impedirá emplear soportes físicos o lógicos de computadoras que les permita cambiar de un sistema electrónico a otro, excepto que sean técnicamente incompatibles con el del proveedor del sistema respectivo.

Artículo 256.- Cuando un proveedor de sistema decide incluir en su sistema electrónico informaciones relativas a horarios, tarifas y demás datos de transportistas u otros proveedores de servicios no participantes, deberá asegurarse que dichas informaciones sean presentadas de manera exacta y no discriminatoria. En caso contrario, será responsable por los perjuicios que ocasionen su dolo o culpa.

CAPÍTULO III

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS Y OTROS PARTICIPANTES

Artículo 257.- Los transportistas y otros participantes serán responsables de la exactitud de la información que proporcionan al proveedor del sistema para ser incluida en el sistema electrónico de este último. Con la información proporcionada sobre sus respectivos servicios y otros productos, se le darán los elementos necesarios para identificar los cambios regulares en ruta de equipo, la utilización de designadores de un transportista aéreo por otro, el transporte de superficie necesario y todo cambio de aeropuerto solicitado, así como todos los elementos que a ese efecto poséanlos productos de viajes y turismo.

Artículo 258.- Los transportistas aéreos y operadores de viajes y turismo argentinos y los que operen en el territorio nacional, deberán proporcionar las informaciones sobre horarios o tarifas a todos los proveedores de sistemas electrónicos que sean utilizados por suscriptores en territorio argentino, sin discriminación.

Artículo 259.- Los transportistas aéreos y otros operadores de viajes y turismo no podrán exigir a los suscriptores la utilización de un sistema electrónico determinado para vender sus productos, ni supeditarán a ello ningún acuerdo comercial con los mismos.



CAPÍTULO IV

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS SUSCRIPTORES

Artículo 260.- Los suscriptores serán responsables de la exactitud de toda la información que introduzcan en un sistema electrónico.

Para cada transacción, los suscriptores utilizarán o proporcionarán una presentación neutral, veraz y no discriminatoria, excepto cuando sea necesario emplear una presentación distinta para satisfacer la preferencia manifestada por un usuario.

Artículo 261.- Los suscriptores serán responsables ante los usuarios por la manipulación indebida de la información proporcionada por un sistema electrónico, si dichos usuarios reciben datos incorrectos o distorsionados o que les cause perjuicio.

CAPÍTULO V

DE LOS CONTRATOS DE LOS SISTEMAS

Artículo 262.- Los contratos originados en las actividades reguladas por el presente Título tendrán una duración máxima de dos años, pudiendo rescindirse anticipadamente sin cláusula penal, mediante un aviso fehaciente efectuado con tres meses de anticipación.

Artículo 263.- Son nulas las cláusulas contractuales que establezcan condiciones monopólicas, anticompetitivas o de exclusividad en la utilización de un sistema electrónico.

Cuando en un contrato se establezcan cláusulas discriminatorias de cualquier naturaleza respecto de la misma clase o nivel de servicios convenidos en otros contratos análogos, ellas serán nulas y la parte perjudicada tendrá derecho a indemnización.



Artículo 264.- Son nulas las cláusulas contractuales que obliguen al suscriptor a vender un producto de transporte aéreo o de viajes y turismo ofrecido, directa o indirectamente, por el proveedor del sistema.

Artículo 265.- El precio de los contratos no podrá estar sujeto, en todo o en parte, a la identidad de los transportistas aéreos y otros participantes cuyos productos son vendidos por el proveedor del sistema.

Artículo 266.- Son obligaciones del proveedor del sistema la instalación y mantenimiento de las terminales del sistema, la constante y transparente prestación de los servicios convenidos y la capacitación y habilitación necesarias del personal del suscriptor para su correcta utilización, y el suscriptor deberá pagar el precio convenido.

Artículo 267.- El suscriptor es depositario de los equipos de la terminal instalados por el proveedor del sistema, debiendo cuidarlos en su utilización y comunicar a este último todo deterioro o desaparición de los mismos. Asimismo, deberá reintegrarlos a la finalización o rescisión del contrato al proveedor del sistema en el mismo estado en que los recibió, salvo el deterioro normal producido por su correcto uso.

Artículo 268.- Las terminales serán operadas por los suscriptores en la forma indicada por el proveedor del sistema y por su funcionamiento, manipulación o deterioros, no podrán exonerarse de responsabilidad por los hechos de sus dependientes.

Artículo 269.- Los proveedores de sistemas, los transportistas y otros participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho culposo o doloso que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema electrónico.

TÍTULO XI

TRABAJO AÉREO Y AEROCLUBES



APÍTULO I

SERVICIOS DE TRABAJO AÉREO

Artículo 270.- La realización de servicios de trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades debe ser aprobada por la autoridad de aplicación mediante el respectivo permiso operativo a las personas o empresas, sujeto a los siguientes requisitos:

- 1) Cumplir con los requisitos previstos en el artículo 79 del presente código.
- 2) Poseer capacidad jurídica, técnica y económica, de acuerdo con la especialidad de que se trate.
- 3) Operar con aeronaves de matrícula argentina.

Artículo 271.- La autoridad de aplicación podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias previstas en los incisos 1) y 3) del artículo anterior con carácter excepcional, cuando no existieren en el país empresas o aeronaves capacitadas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Artículo 272.- Son aplicables al trabajo aéreo las disposiciones del presente código en cuanto se encontraren relacionadas con el mismo.

La autoridad de aplicación reglamentará las normas a las que deberán ajustarse los servicios de trabajo aéreo, en cuanto a sus diversas modalidades y al régimen de su autorización.

CAPÍTULO II

AEROCLUBES

Artículo 273.- Es aeroclub toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico o ultraligero por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.



Artículo 274.- En aquellos lugares del territorio argentino donde la necesidad pública lo requiera, la autoridad de aplicación podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades aerocomerciales complementarias, siempre que:

- a) No afecte intereses de explotadores aéreos argentinos.
- b) Los ingresos que se recauden por tales servicios se destinen exclusivamente al desarrollo de la actividad aérea específica del aeroclub, tendiendo a su autosuficiencia económica.
- c) Se constituyan los seguros obligatorios previstos en el Título XV del presente código.

Artículo 275.- La autoridad de aplicación reglamentará la forma y demás circunstancias en base a las cuales otorgará las autorizaciones previstas en el artículo anterior, estableciendo la necesaria fiscalización para que se respete lo expuesto en el mismo.

TÍTULO XII

SOCORRO AERONÁUTICO

Artículo 276.- El socorro aeronáutico se integra con las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento.

La búsqueda es el conjunto de actividades y operaciones dirigidas a establecer el lugar en el que se encuentra una aeronave perdida.

La asistencia es el conjunto de actividades y operaciones que proporcionan auxilio a una aeronave en inminente peligro o previenen este último.

El salvamento es el conjunto de actividades y operaciones destinadas a aminsonar las consecuencias de un accidente o incidente de aviación.

Artículo 277.- La autoridad de aplicación y los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a la búsqueda de aeronaves, cuando se conozca que se encuentran perdidas.

Artículo 278.- La autoridad de aplicación, así como el explotador y el comandante de una aeronave están obligados a prestar los siguientes socorros:



- 1) Asistencia a otras aeronaves que se encuentren en situación de peligro.
- 2) Salvamento de personas que se encuentren a bordo de aeronaves en peligro o accidentadas.

Artículo 279.- No habrá obligación de prestar socorro:

- 1) Cuando esté asegurado en mejores condiciones.
- 2) Cuando su prestación significase riesgos para las personas a bordo.
- 3) Cuando ni hubiese posibilidades de prestar un socorro útil.

Artículo 280.- Los explotadores y comandantes de las aeronaves que hayan prestado asistencia a otra o que hayan colaborado en la búsqueda de que trata el artículo 281 de este código o que hayan salvado a alguna persona, tendrán derecho a ser indemnizados por los gastos y daños emergentes de la operación o producidos como consecuencia de la misma.

Las indemnizaciones estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida y no podrán exceder, en conjunto, el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho.

Artículo 281.- Los explotadores y comandantes de las aeronaves que hayan salvado bienes tendrán derecho a una remuneración, la que será pagada teniendo en cuenta los riesgos corridos, los gastos y las averías sufridas por el salvador, las dificultades del salvamento, el peligro que corrió el socorrido y el valor de los bienes salvados.

La remuneración, que en ningún caso podrá exceder el valor de los bienes salvados, estará a cargo de los propietarios de éstos en proporción al valor de los mismos y el salvador podrá reclamarla directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

Artículo 282.- Si han sido salvados al mismo tiempo personas y bienes, el que ha salvado las personas tiene derecho a una parte equitativa de la remuneración acordada al que ha salvado los bienes, sin perjuicio de las indemnizaciones que le correspondan.

Artículo 283.- La indemnización y la remuneración son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.



Artículo 284.- Las obligaciones establecidas en los artículos 281 y 282 alcanzan también a las aeronaves públicas. En estos casos, queda a cargo del explotador de la aeronave socorrida el pago de las indemnizaciones por los gastos y daños emergentes de la operación, producidos como consecuencia directa de la misma, con la limitación prevista en el segundo párrafo del artículo 284.

Artículo 285.- Las disposiciones del presente Título serán de aplicación en los casos de socorro de aeronaves realizados por medios terrestres o acuáticos.

Artículo 286.- La autoridad de aplicación autorizará la entrada temporal y sin demora al territorio argentino de las aeronaves y personal calificado extranjeros que deban participar de una operación de socorro, en cualquiera de sus especies.

TÍTULO XIII

SINIESTROS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO I

CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN

Artículo 287.- Se considera siniestro aeronáutico a los efectos del presente código, todo hecho relacionado con la utilización de una aeronave en su función específica, que causa daños a la misma, muerte o lesiones a las personas y daños a las cosas que en ella se encuentran o fuera de ella, durante el cual la aeronave puede desaparecer o hallarse en un lugar completamente inaccesible.

Artículo 288.- Los siniestros aeronáuticos se clasifican en accidentes, incidentes y abordaje aéreo.

1. Se considera accidente aeronáutico a todo hecho o acto resultante de la utilización de una aeronave en su actividad específica, que produzca daños a



dicha aeronave o a personas, cosas o bienes transportados en la misma o que se encuentren en la superficie.

2. Es incidente aeronáutico todo suceso relacionado con la utilización específica de una aeronave, que afecte o pueda afectar la seguridad de la misma y de su operación, que no causa lesiones a personas ni daños a las cosas que en ella se encuentran.

3. Abordaje aéreo es toda colisión o interferencia entre dos o más aeronaves en movimiento.

La interferencia tendrá lugar cuando el movimiento de una aeronave cause a otra daños en su estructura o a personas y cosas transportadas, sin que exista colisión, sea en el espacio aeronáutico o en la superficie.

La aeronave está en movimiento:

a) cuando se encuentran en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasajeros o carga a bordo;

b) cuando se desplaza en la superficie por sus propios medios;

c) cuando se halla en vuelo. La aeronave se halla en vuelo desde que se cierran sus puertas para iniciarlo, hasta que las mismas se abren, finalizada su operación.

CAPÍTULO II

INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS AERONÁUTICOS

Artículo 289.- Todo accidente aeronáutico o incidente grave que afecte o pueda afectar la seguridad aeronáutica será investigado por la Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

Artículo 290.- La Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos será un organismo independiente de la autoridad de aplicación, con carácter autárquico e integrado por profesionales de reconocida experiencia en la materia.



El Poder Ejecutivo reglamentará su estructura, funciones y atribuciones específicas, garantizando su completa independencia administrativa de los demás organismos estatales, con la finalidad de que sus tareas posean la máxima idoneidad, transparencia y eficacia.

Artículo 291.- Toda persona que tomase conocimiento de cualquier siniestro aeronáutico o de la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias permitan.

La autoridad que tenga conocimiento del hecho o que en él intervenga, lo comunicará de inmediato a la autoridad de aplicación más próxima al lugar o a la Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de la misma.

Artículo 292.- La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del siniestro evitará que en los mismos y en las zonas donde puedan haberse dispersado, intervengan personas no autorizadas. La remoción o liberación de la aeronave, de los elementos afectados y de los objetos que pudiesen haber concurrido a producir el siniestro solo podrá practicarse con el consentimiento de la Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos o por decisión judicial.

Artículo 293.- La intervención de la Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos no impide la acción judicial ni la intervención policial en los casos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, en los que habrá de actuarse conforme a las leyes de procedimiento penal respectivas, o cuando deban practicarse operaciones de socorro aeronáutico.

Artículo 294.- Toda persona está obligada a declarar ante la autoridad de aplicación o ante la Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes e incidentes aeronáuticos.

Artículo 295.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad de aplicación o la Junta Nacional de Investigaciones de Siniestros Aeronáuticos, así como a permitir a éstas el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de los siniestros respectivos.

Artículo 296.- El contenido de las investigaciones de los siniestros aeronáuticos y sus informes finales son públicos, excepto aquellas declaraciones o do-



cumentos que estén amparados por el secreto industrial o profesional, salvo decisión judicial fundada en contrario.

Artículo 297.- Las aeronaves privadas extranjeras que sufran siniestros en territorio argentino y sus aguas jurisdiccionales y las aeronaves privadas argentinas que sufran siniestros en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

TÍTULO XIV

RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I

DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, EQUIPAJES O MERCANCÍAS TRANSPORTADOS

Artículo 298.- El transportador es responsable por todos los daños y perjuicios sufridos por el pasajero, cuando el hecho que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco.

Las operaciones de embarco comienzan en el momento en que el pasajero, siguiendo las instrucciones del transportador, se dirige dentro del edificio del aeródromo o deja el mismo, para dirigirse hacia la aeronave. Las operaciones de desembarco terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave y siguiendo las instrucciones del transportador, entra al edificio del aeródromo.

Artículo 299.- El transportador es responsable de los daños y perjuicios sobrevinidos en casos de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y mercancías, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo.

El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del



transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al trasbordo. En estos casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo. El período de transporte aéreo no comprende, asimismo, el tiempo en que los equipajes registrados y mercancías se encuentran en depósitos fiscales, salvo que estos últimos sean administrados por el transportador.

Artículo 300.- El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías.

Artículo 301.- El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Artículo 302.- La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo o que el daño se debe a vicio propio de la cosa.

Artículo 303.- En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero es integral respecto de los daños probados por el reclamante o sus derechohabientes.

Artículo 304.- En el transporte de equipajes y mercancías, la responsabilidad del transportador se fija en cien (100) derechos especiales de giro (DEG) por kilogramo transportado, salvo declaración especial de valor por el pasajero o por el expedidor o remitente al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante, en su caso, del pago de una tasa suplementaria eventual. En tal caso, el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor el valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del pasajero, expedidor o remitente.

En cuanto a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda fijada en Un mil (1.000) derechos especiales de giro (DEG).



Artículo 305.- El transportador no será responsable en el transporte de mercancías, si prueba que la destrucción, pérdida o avería de las mismas se debe a uno o varios de los siguientes hechos:

- 1) La naturaleza de la carga o un defecto o vicio propio de la misma.
- 2) El embalaje defectuoso de la carga, si fue realizado por una persona ajena al transportador o a alguno de sus dependientes o agentes.
- 3) Un acto de guerra o conflicto armado.
- 4) Un acto de la autoridad pública efectuado con relación a la entrada, salida o tránsito de la carga.

Artículo 306.- Cuando el retraso cause al pasajero daños debidamente comprobados, materiales o morales, el transportador responderá con la suma de Dos mil (2.000) derechos especiales de giro (DEG), salvo que el pasajero demuestre que aquellos tuvieron un monto superior.

Artículo 307.- Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a limitarla en caso de daños a personas, equipajes, mercancías o retraso en un monto inferior al establecido en este capítulo es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no afecta la validez del contrato. En cambio, podrá fijarse un monto mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero o expedidor de las mercancías.

Artículo 308.- El transportador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este capítulo que lo exoneran de responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia en ejercicio de sus funciones, o de su temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Artículo 309.- La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme al título del transporte, salvo prueba en contrario. La falta de protesta en los plazos previstos en este capítulo hace inadmisibles toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste.

Artículo 310.- En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega. Tra-



tándose de pérdida total, sea ello el resultado de su extravío, desaparición o destrucción, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos pero contados a partir desde la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la mercancía, que se ha producido la pérdida.

Artículo 311.- En caso de retraso en la entrega de equipajes o mercancías, la protesta deberá ser hecha en los mismos plazos, contados de la siguiente manera:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero: a partir de la fecha del arribo del pasajero al aeródromo de destino.
- b) Equipajes no acompañados o mercancías: a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario el arribo de los equipajes o de la mercancía. La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito y de manera fehaciente en los plazos previstos en este artículo.

Artículo 312.- Si el viaje previsto hubiese sido interrumpido o no se hubiese realizado, el pasajero tiene derecho al reembolso de la parte proporcional del precio del pasaje por el trayecto no realizado y al pago de los gastos ordinarios de desplazamiento y estadía, desde el lugar del aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso.

Si el viaje previsto ha sido comenzado por el transportador antes de la hora fijada, el pasajero que por esa razón no pudo embarcarse pese a estar a disposición de aquél dentro del horario previsto por el mismo, tendrá derecho a su elección, a la devolución del precio del pasaje correspondiente al trayecto no realizado o a la realización por cuenta del transportador de un viaje similar por la misma ruta por medio de otro transportador que salga primero. Quedarán incluso a cargo del transportador culpable los gastos de estadía que se produzcan.

Artículo 313.- Si el transportador ha realizado un número de reservas para un viaje que excede la capacidad de la aeronave, los pasajeros que no puedan embarcarse por tal exceso tendrán derecho, a su elección, a:

- a) efectuar el viaje en el vuelo siguiente dentro de la misma ruta que ha de realizar el mismo transportista;
- b) a ser embarcados en el primer vuelo similar de otra empresa que realice la misma ruta;



c) a percibir la suma de Un mil (1.000) derechos especiales de giro (DEG) y cancelar el viaje, además de recuperar el precio abonado al transportador. En los tres casos, los gastos de estadía, comidas y traslados que se originen al pasajero deberán ser soportados por el transportador culpable.

Artículo 314.- El pasajero que no se presentase o que llegase con atraso al embarco del vuelo para el que se emitió el billete de pasaje y su reserva respectiva o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del precio. Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento (80%) del valor del billete de pasaje.

Artículo 315.- En caso de transporte sucesivo, el pasajero no podrá accionar sino contra el transportador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiese producido el accidente o el retraso, salvo que el primer transportador hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

Si se trata de transporte de equipajes o mercancías, el pasajero o el expedidor o remitente podrá accionar contra el primer transportador y el destinatario, o quien tenga derecho a la entrega, contra el último; ambos podrán además accionar contra el transportador que hubiese efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso.

Dichos transportadores serán solidariamente responsables ante el expedidor, el destinatario o quien tenga derecho a la entrega.

Artículo 316.- En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente código se aplican solamente al transporte aéreo.

Las condiciones relativas a los otros medios de transporte podrán convenirse en forma especial.

Artículo 317.- Si el transporte aéreo fuese contratado con un transportador y ejecutado por otro, la responsabilidad de ambos transportadores frente al usuario que contrató el transporte, será regida por las disposiciones del presente capítulo.

El usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que se le hubiese originado, sin perjuicio de las acciones que pudieren



interponerse entre ellos. La protesta prevista en los artículos 314 y 315 podrá ser dirigida a cualquiera de los transportadores.

Artículo 318.- La pérdida sufrida en caso de echazón, así como el resultante de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave durante el vuelo para conjurar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, personas o cosas, constituirá una avería común y será soportada por la aeronave, el flete, la carga y el equipaje registrado, en relación con el resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas.

Artículo 319.- Cuando de un accidente aeronáutico resulten la muerte o lesiones en los pasajeros, el transportador hará pagos adelantados, en un lapso no mayor de tres meses de ocurrido el accidente, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización, con la finalidad de resolver sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos podrán ser deducidos de toda cantidad pagada posteriormente por el transportador en concepto de indemnización.

CAPÍTULO II

DAÑOS CAUSADOS EN TRANSPORTE GRATUITO

Artículo 320.- En caso de transporte aéreo gratuito de personas, la responsabilidad del transportador será la prevista en el capítulo I del presente Título. Si el transporte aéreo gratuito de personas no se realiza en un servicio de transporte aéreo, la responsabilidad del explotador de la aeronave se fija en Cien mil (100.000) derechos especiales de giro (DEG) por persona dañada. Esta responsabilidad podrá eximirse o atenuarse por convenio expreso entre las partes.

Artículo 321.- El explotador de la aeronave no es responsable si demuestra que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas.



CAPÍTULO III

DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

Artículo 322.- La persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este capítulo, con solo probar que los daños son consecuencia directa y provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o de una cosa caída o arrojada de la misma o del ruido anormal de aquélla.

Artículo 323.- A los fines del artículo anterior, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el instante en que se cierran todas sus puertas externas, después del embarque o la carga, hasta que se abra cualquiera de esas puertas para el desembarque o la descarga y en las aeronaves pilotadas a distancia, en todo momento que se desplacen elevándose de la superficie terrestre hasta que vuelvan a apoyarse en la misma.

Artículo 324.- La responsabilidad establecida en el artículo 326 del presente Código incumbe al explotador de la aeronave.

Artículo 325.- El que sin tener la disposición de una aeronave la usa sin el consentimiento del explotador, responde del daño causado. El explotador será responsable solidariamente, salvo que pruebe que ha tomado las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Artículo 326.- La responsabilidad del explotador de la aeronave por daños a terceros en la superficie podrá ser atenuada o eximida, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.

Artículo 327.- El explotador de la aeronave es responsable integralmente por los daños que cause a terceros en la superficie.

Artículo 328.- Si existiesen varios damnificados por un mismo hecho o accidente, el explotador de la aeronave responderá integralmente por los daños sufridos por cada uno de ellos.

Artículo 329.- El explotador no será responsable si prueba que fue privado de la aeronave por un acto de la autoridad pública o que los daños fueron consecuencia directa de un acto de guerra o de conflicto armado, de un acto de sabotaje o terrorismo o de un apoderamiento ilícito de la aeronave.



CAPÍTULO IV

DAÑOS CAUSADOS EN CASO DE ABORDAJE AÉREO

Sección A.- Daños causados a aeronaves, personas y bienes embarcados

Artículo 330.- En caso de daños causados a aeronaves o a personas y bienes a bordo de las mismas por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, si el abordaje se produjese por culpa de una de las aeronaves, la responsabilidad por los daños es a cargo del explotador de esta última.

El explotador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

El explotador de la aeronave no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este Título que exoneran su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de alguna de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Artículo 331.- Si en el abordaje hay concurrencia de culpa, la responsabilidad de los explotadores de cada una de las aeronaves por los daños a las mismas aeronaves, a las personas y a los bienes a bordo, es proporcional a la gravedad de la falta. Si no pudiera determinarse la proporcionalidad de la falta, la responsabilidad corresponde por partes iguales.

Artículo 332.- La responsabilidad establecida en el artículo precedente es solidaria, sin perjuicio del derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, de repetir contra el coautor del daño.

Artículo 333.- La responsabilidad del explotador por los daños causados a la otra u otras aeronaves no excederá el valor real de la misma, incluidos el equipo y accesorios en el momento del abordaje o interferencia, o del costo de su reparación o sustitución tomando como límite el que fuere menor. La responsabilidad del explotador se extiende a los daños derivados de la no utilización de la aeronave.

Sección B.- Daños causados a terceros en la superficie.



Artículo 334.- En caso de daños a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves en movimiento, los explotadores de éstas responden solidariamente e integralmente por los mismos.

Artículo 335.- Si el abordaje se produjo por culpa de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiese visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiera abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

Artículo 336.- Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en las condiciones previstas en esta Sección, teniendo derecho a repetir el excedente el que haya abonado una suma mayor de la que le corresponde.

Artículo 337.- El explotador demandado por reparación del daño causado por el abordaje debe, dentro del término de seis meses contados desde la fecha de la notificación, hacerlo saber al explotador contra el cual pretende ejercer el derecho que le acuerdan los artículos precedentes. Vencido dicho plazo no podrá ejercitar esta acción.

CAPÍTULO V

DAÑOS CAUSADOS EN LA ACTIVIDAD AEROPORTUARIA

Artículo 338.- La responsabilidad por daños causados por toda clase de actividades realizadas en un aeródromo o aeropuerto que se sustenten en un contrato, se determinará por las cláusulas de este último.

Cuando las cláusulas de un contrato reflejen la posición dominante de una de las partes o hubiere duda en casos de contratos de adhesión, se interpretarán en contra de la parte que redactó su texto y podrán ser declaradas nulas, aunque su nulidad no perjudicará el contenido integral del contrato.

Artículo 339.- El explotador de un aeródromo o aeropuerto será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves por los daños que sufrieren las aeronaves respectivas por causas de defectos o mal estado del aeró-



dromo o aeropuerto, de sus pistas e instalaciones, cuando dichas aeronaves sean utilizadas en actividades específicamente aeronáuticas.

Cuando se tratase de aeródromos o aeropuertos privados, la responsabilidad prevista en el párrafo anterior se aplicará solamente cuando hubiere autorizado la respectiva operación aeronáutica.

Artículo 340.- El explotador de un aeródromo o aeropuerto será responsable por los daños sufridos por las personas dentro del recinto del mismo, por causas debidas a la estructura del edificio de la terminal o de cualquiera de sus partes, excepto cuando se encuentren en operaciones de embarco o desembarco.

Artículo 341.- El explotador del aeródromo o aeropuerto no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.

Artículo 342.- Cuando el explotador del aeródromo o aeropuerto pruebe que el propietario o explotador de la aeronave produjo el daño o contribuyó a él, podrá atenuar o descartar su responsabilidad.

Artículo 343.- El explotador del aeródromo o aeropuerto responderá en forma integral por los daños resarcibles previstos en el presente Capítulo.

Artículo 344.- El explotador del aeródromo o aeropuerto no tendrá derecho a exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo o de una falta equivalente al dolo, incluso cuando el daño haya sido causado por alguno de sus dependientes actuando en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 345.- El explotador del aeródromo o aeropuerto no será responsable solidario de las consecuencias civiles por la comisión de delitos cometidos dentro del recinto aeroportuario.

CAPÍTULO VI

DAÑOS CAUSADOS POR LOS ORGANISMOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO AÉ- REO



Artículo 346.- Los organismos de control del tránsito aéreo son responsables por los actos de sus funcionarios, empleados y agentes, que causen daños a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, dentro del sistema establecido en el presente capítulo.

Artículo 347.- Los organismos de control del tránsito aéreo no serán responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito, por hecho de tercero, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información dada por otro organismo similar, que el organismo de control del tránsito aéreo solamente ha transmitido y siempre que pruebe que ha tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le había sido imposible tomarlas.

Artículo 348.- Si el daño proviene de culpa concurrente de la víctima y de los funcionarios, empleados y agentes del organismo de control del tránsito aéreo; o de aquéllos y el transportador de la o de las aeronaves relacionadas con los daños; o de los empleados del organismo de control del tránsito aéreo y del o de los transportadores referidos, la responsabilidad será compartida en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno, según apreciación y decisión convencional o judicial.

Artículo 349.- Si la víctima o el transportador o transportadores damnificados probaren que los daños provienen de la falla de los equipos electrónicos y/o mecanismos automáticos de las comunicaciones, habrá una presunción de culpa en contra del organismo de control del tránsito aéreo, el que deberá demostrar que sus funcionarios, empleados y agentes tomaron todas las medidas reglamentarias y posibles para evitar la falla.

Artículo 350.- Existe presunción de culpa en contra del organismo de control del tránsito aéreo cuando éste, por razones de defensa nacional u otros motivos, no aportare los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados y agentes con los comandantes de aeronaves, otros organismos de control del tránsito aéreo y demás organismos con los cuales los haya intercambiado.

Artículo 351.- Los archivos y documentos en donde consten los mensajes intercambiados entre partes, relativos al control y ordenamiento del vuelo, deberán ser mantenidos durante el plazo de tres años. Para que ello ocurra, el damnificado o sus derechohabientes deberán solicitarlo por escrito al organismo de control del tránsito aéreo en el plazo de dos años de ocurrido el daño, bajo pena de caducidad.



Artículo 352.- Corresponde al demandante el ofrecimiento y producción de la prueba de la culpa del organismo de control del tránsito aéreo y de la relación entre ésta y el daño sufrido, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos precedentes.

Artículo 353.- La responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo por los daños que debiere indemnizar será integral.

Artículo 354.- La indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador, en cuanto a los daños producidos a las aeronaves.

Artículo 355.- Si se hubiesen producido daños a terceros en la superficie por casos de responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo, en caso de concurrencia de daños a personas y bienes se aplicarán las disposiciones del Capítulo III del presente Título.

Artículo 356.- La responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los daños sufridos por la víctima, si los funcionarios, empleados y/o agentes de los mismos, encontrándose en el ejercicio de sus funciones, incurriesen en la realización de actos dolosos o de omisión con intención de causar el daño, o en actos temerarios sin tener en cuenta las consecuencias del mismo, que dieron origen a éste.

Artículo 357.- La responsabilidad del organismo de control del tránsito aéreo comienza cuando tomó o debió tomar la aeronave bajo su control y termina cuando transfiere el mismo a otro organismo de control del tránsito aéreo con respecto a la aeronave, o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido.

Artículo 358.- El damnificado podrá iniciar acción directamente contra el organismo de control del tránsito aéreo que considere responsable o bien contra el explotador o transportador, en su caso.



CAPÍTULO VII

RESPONSABILIDAD DEL CONSTRUCTOR DE AERONAVE

Artículo 359.- El constructor o fabricante de una aeronave será responsable ante su adquirente por los daños que éste sufiere como consecuencia de fallas de fabricación de aquélla y en general, de cualquier incumplimiento o ejecución parcial, defectuosa o tardía de sus obligaciones contractualmente asumidas.

Se consideran comprendidos entre los daños que debe indemnizar el constructor o fabricante de una aeronave, las indemnizaciones que el adquirente deba y haya debido abonar a terceros damnificados, como consecuencia de fallas de fabricación de la aeronave.

Artículo 360.- Se considerarán fallas de fabricación de una aeronave las provenientes de defectos de cualquier índole de los proyectos, modelos o diseños utilizados y de los materiales empleados en su construcción, sean éstos producidos por el mismo constructor o adquiridos a terceros, así como también de las producidas como consecuencia de la ejecución defectuosa de las tareas por cualquier personal dependiente del constructor o por no haber utilizado o utilizado indebidamente o erróneamente las reglas del arte.

Artículo 361.- El constructor de una aeronave deberá garantizar al adquirente el resultado de la fabricación de la misma por un lapso no inferior a dos años cuando se trate de aeronaves de hasta seis toneladas de peso máximo de despegue autorizado por el certificado de aeronavegabilidad, y por un lapso de cuatro años cuando excedan de ese tonelaje.

Artículo 362.- El constructor de una aeronave será responsable frente a cualquier persona que sufiere daños por causa de fallas de fabricación de esa aeronave, durante los plazos fijados en el artículo precedente, conforme al tipo de aeronave de que se trate.

Artículo 363.- Los plazos indicados en los artículos precedentes comenzarán a contarse a partir de la recepción definitiva de la aeronave, una vez certificadas sus condiciones de aeronavegabilidad por la autoridad de aplicación.

Artículo 364.- Las modificaciones posteriores a la recepción definitiva de la aeronave que mejoren la seguridad de vuelo y las que afecten su aeronavega-



bilidad son ineludibles y su ejecución y cumplimiento corresponderán al adquirente.

Artículo 365.- Cuando hubiere duda en los casos de contratos de adhesión celebrados entre el constructor y el adquirente de la aeronave, se interpretarán en contra de la parte que redactó su texto.

CAPÍTULO VIII

DAÑOS CAUSADOS POR EL TRABAJO AÉREO Y POR LOS AERoclUBES

Artículo 366.- El explotador de un servicio de trabajo aéreo será responsable ante su comitente por los daños que éste sufra como consecuencia de la inejecución o el cumplimiento parcial, defectuoso o tardío de las obligaciones contractualmente por él asumidas.
Será igualmente responsable frente a terceros, por los daños que causare en la superficie como consecuencia o con motivo del trabajo efectuado.

Artículo 367.- Si el contrato de trabajo aéreo se formara por adhesión, será interpretado en caso de duda en contra de la parte que redactó su texto.

Artículo 368.- Son aplicables al contrato de trabajo aéreo, en lo pertinente, las disposiciones contenidas en el Capítulo I del presente Título.

Artículo 369.- El explotador de un servicio de trabajo aéreo será responsable por los daños que causare a terceros en la superficie en forma integral y en caso que no fuere el explotador de la aeronave que motivó el daño, ambos explotadores serán solidariamente responsables ante las víctimas o reclamantes.

Artículo 370.- Los aeroclubes serán responsables, en los términos previstos en el presente Título, por los daños que se produzcan en el transporte de personas o cosas en las aeronaves de las que son explotadores, así como los que ocurran en el transporte gratuito y los que se produzcan a terceros en la superficie.



Artículo 371.- Los miembros de las comisiones directivas de los aeroclubes serán responsables personal y solidariamente con la entidad, por los daños que se produzcan mediante la utilización de las aeronaves de las que la misma sea explotador.

TÍTULO XV

SEGUROS

Artículo 372.- El explotador de la aeronave, el transportador, el explotador aeroportuario y el explotador de servicios de control del tránsito aéreo, están obligados a constituir los seguros por los daños previstos en el Título XIV de este código. El seguro podrá ser sustituido por un depósito en efectivo, por títulos nacionales o por una garantía bancaria.

Artículo 373.- En los casos en que el explotador de varias aeronaves cumpla con la obligación de constituir las seguridades previstas en forma de depósito en efectivo o garantía bancaria, se considerará que la garantía es suficiente para respaldar la responsabilidad que incumbe a todas las aeronaves, si el depósito o la garantía alcanza a los dos tercios del valor de cada aeronave si éstas son dos, o a la mitad, si se trata de tres o más.

Artículo 374.- El explotador de la aeronave está obligado a asegurar a su personal, habitual u ocasionalmente con funciones a bordo, contra los accidentes o hechos o situaciones que lo afecten en su integridad corporal y mental y susceptibles de producirse en el cumplimiento del servicio, de acuerdo con las leyes laborales a que se refiere el artículo 107 de este código.

Artículo 375.- No podrá ser excluido de los contratos de seguros de vida o de incapacidad por accidentes que se concierten en el país, el riesgo resultante de los vuelos en servicios de transporte aéreo. Toda cláusula que así lo establezca es nula.

Artículo 376.- No se autorizará la circulación por el espacio aeronáutico argentino de ninguna aeronave argentina o extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie y al personal aeronavegante, en forma integral,



en sus casos, en este código o en los convenios internacionales en los que la Nación sea parte.

El seguro podrá ser sustituido por otra garantía si la ley de la nacionalidad de la aeronave extranjera así lo autoriza.

Artículo 377.- El seguro obligatorio cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo, se considerará prorrogado hasta la terminación del mismo.

Artículo 378.- En los seguros obligatorios establecidos por este código, el asegurador responderá frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos hubiesen provenido del dolo o culpa grave del transportador o del explotador respectivos, sin perjuicio de la acción de regreso del asegurador contra ellos.

Artículo 379.- En los casos de explotadores o transportadores argentinos, los seguros por accidentes al personal aeronavegante contratado en el país o por daños producidos con motivo del vuelo de sus aeronaves a los pasajeros y mercancías transportados o a terceros y sus bienes, deberán ser contratados con aseguradores que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

TÍTULO XVI

PRESCRIPCIÓN

Artículo 380.- Las acciones judiciales que se originen en cualesquiera de las actividades, relaciones jurídicas y contratos regulados por este código, o derivados de ellos y que no tengan un plazo especial indicado en el mismo o en los contratos respectivos, prescriben a los dos años, contados a partir del momento en que el reclamo fue notificado fehacientemente al presunto responsable.

Artículo 381.- Prescriben al año:

1.- Las acciones contra el explotador de la aeronave por repetición de las sumas que otro explotador se haya visto obligado a abonar, en los casos previstos por la Sección B del Capítulo IV del Título XIV del presente código. Si hubiese juicio, el plazo comenzará a contarse desde la fecha del pago.



2.- La acción de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o mercancías transportadas. El término se cuenta desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debiese haber llegado o desde la detención del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento.

3.- Las acciones de reparación por daños a terceros en la superficie. El plazo comienza a correr desde el día del hecho.

Si la persona lesionada no ha tenido conocimiento del daño o de la identidad del responsable, la prescripción comienza a correr desde el día en que pudo tener conocimiento, pero no excediendo en ningún caso los tres años a partir del día en que el daño fue causado.

4.- Las acciones de reparación por daños en caso de abordaje. El término se cuenta desde el día del hecho.

5.- Las acciones para reclamar las indemnizaciones correspondientes a los accidentes del personal aeronavegante de la aeronáutica civil. El plazo empieza a correr desde el día de haber ocurrido el accidente o de tenerse conocimiento de la reagravación sufrida en caso de haberse abonado una indemnización.

6.- Las demás acciones derivadas del contrato de transporte aéreo que no tengan expresamente otro plazo. El término se cuenta desde la fecha de vencimiento de la última prescripción pactada o de la utilización de los servicios y a la falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte.

7.- Las acciones de indemnización por daños y perjuicios contra el explotador de aeródromo o aeropuerto, contra el organismo de control del tránsito aéreo y contra el constructor de aeronave. El plazo corre desde el día en que se produjo el hecho generador del daño.

8.- Las acciones de indemnización por daños y perjuicios contra el explotador de un servicio de trabajo aéreo y contra los aeroclubes. El plazo corre desde el día en que se produjo el hecho generador del daño o desde el momento en que la obligación contractual sea exigible.

9.- Las acciones de indemnización y remuneración en los casos de socorro aeronáutico. El plazo corre desde el día en que terminaron estas operaciones.

Artículo 382.- Prescriben a los cinco años las acciones de reparación por daños causados al medio ambiente. El plazo corre desde el momento en que se produjo el hecho contaminante o si no fuese posible establecerlo, desde el momento en que se comprobó la contaminación perjudicial.



TÍTULO XVII

FALTAS Y DELITOS AERONÁUTICOS

CAPÍTULO I

FALTAS AERONÁUTICAS

Artículo 383.-

Las inobservancias a las disposiciones de este código y sus reglamentaciones que estén caracterizadas como faltas y no importen delitos, serán determinadas por la autoridad de aplicación y sancionadas con:

- 1) Apercibimiento.
- 2) Multas de hasta el equivalente a U\$S 200.000.
- 3) Inhabilitación temporaria de hasta cuatro (4) años o definitiva de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad aeronáutica.
- 4) Suspensión temporaria de hasta seis (6) meses de las concesiones, autorizaciones o permisos otorgados para la explotación de servicios aerocomerciales.
- 5) Caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones o permisos acordados para la explotación de servicios aerocomerciales o aeroportuarios.

Artículo 384.- La autoridad de aplicación reglamentará el procedimiento a seguir en las comprobaciones o investigación de los hechos, aplicación de las sanciones y facultades para imponerlas, así como los casos de apelación.

El procedimiento será de carácter sumario y actuado, asegurando la existencia de dos instancias y el ejercicio del derecho de defensa.

Artículo 385.- Cuando el condenado a pagar una multa no la abonare dentro del plazo que se establezca, será compelido por vía de apremio. Si el condenado es titular de un certificado de idoneidad aeronáutica, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función en relación con la cual cometió la falta, en la forma que determine la reglamentación.



Artículo 386.- Podrá aplicarse inhabilitación definitiva:

- 1) Cuando el culpable haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico.
- 2) Cuando concurren las circunstancias indicadas en el artículo 402 del presente código.

Artículo 387.- Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionado por otra falta.

Artículo 388.- Si el culpable fuere reincidente y la falta cometida se considere grave, podrá imponérsele multa y como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva o la suspensión temporaria o caducidad de la concesión o retiro de la autorización acordada, según corresponda.

Artículo 389.- Serán recurribles ante la autoridad judicial, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de:

- 1) Suspensión temporaria de concesiones o autorizaciones o caducidad de las concesiones o retiro de las autorizaciones para la explotación de servicios aerocomerciales.
- 2) Inhabilitación definitiva o inhabilitación temporaria que supere los treinta días.
- 3) Multa superior al monto establecido para este supuesto en la reglamentación, en el caso de titulares de concesiones o autorizaciones para explotar servicios aerocomerciales.
- 4) Multa superior al monto establecido para este supuesto en la reglamentación, en el caso de particulares o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.

CAPÍTULO II

DELITOS AERONÁUTICOS

APODERAMIENTO ANTIJURÍDICO (O ILÍCITO) DE AERONAVE.-



Artículo 390- Será reprimido con prisión de tres a quince años el que por medio de violencia, intimidación, engaño, amenaza o cualquier otro modo, incluso los tecnológicos, se apodere de una aeronave en servicio o haga cambiar la ruta de la misma.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

Si el autor o cómplice integrare la tripulación de esa aeronave, la pena será de cinco a veinte años de prisión. Si tales actos produjeren accidentes aeronáuticos o causaren lesión o muerte a alguna persona, la pena será de diez a veinticinco años de prisión.

ATENTADO CONTRA LA AERONAVE.-

Artículo 391.- Será reprimido con prisión de dos a ocho años el que, de cualquier modo, atentare contra la seguridad de una aeronave en servicio.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, se considerará que una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje.

Se aplicará la misma pena al que a sabiendas, pusiere en peligro la seguridad de una aeronave o de un aeropuerto por supresión o falseamiento de señales, por comunicación indebida u omisión de la debida o por interferencia en las comunicaciones aeronáuticas.

Si el autor o cómplice integrare la tripulación de la aeronave, la pena será de tres a doce años de prisión.-

Si como consecuencia de los actos previstos en este artículo se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de seis a quince años de prisión y si se ocasionare la muerte, de diez a veinticinco años de prisión.

ATENTADO CONTRA EL AEROPUERTO O LA CIRCULACIÓN AÉREA.-

Artículo 392.- Será reprimido con prisión de uno a seis años el que realice cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de un aeródromo o aeropuerto o de la circulación aérea, o a detener o entorpecer esta última o los servicios de tránsito aéreo.



Si el autor o cómplice fuere funcionario del aeródromo o aeropuerto, la pena será de dos a ocho años de prisión.

Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de tres a diez años de prisión y si se ocasionare la muerte, de cinco a veinte años de prisión.

Si se hubiere producido el accidente por imprudencia o negligencia, la pena será de seis meses a dos años de prisión. Si se causare lesión o muerte de personas por imprudencia o negligencia, la pena será de uno a cinco años de prisión.

INTERCEPTACIÓN INDEBIDA DE AERONAVE.-

Artículo 393.- Será reprimido con prisión de uno a seis años el que, por medio del uso de arma o de cualquier otro modo, ponga en peligro la seguridad de los ocupantes de una aeronave en vuelo, cuando ésta es interceptada.

Si como consecuencia de ello se originare un accidente o se causare lesión a alguna persona, la pena será de tres a diez años de prisión y si se ocasionare la muerte, de cinco a veinte años de prisión.

CONDUCCIÓN ANTIJURIDICA DE AERONAVE.-

Artículo 394.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que, poniendo en peligro la vida o bienes de terceros, condujere o hiciere conducir una aeronave en vuelos no autorizados o bajo la acción de bebidas o sustancias alcohólicas, estimulantes, estupefacientes o depresivas.

Si como consecuencia de los hechos mencionados se causare accidente o daños, la pena será de uno a seis años de prisión, y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Artículo 395.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujere o hiciere conducir clandestina o maliciosamente una aeronave sobre zonas prohibidas o limitadas a la circulación aérea o de tránsito aéreo limitado, o no acatare la orden de aterrizar en un aeropuerto argentino, dispuesta por la autoridad de aplicación.



Si como consecuencia de los hechos mencionados se causare accidente o daños, la pena será de uno a seis años de prisión, y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Artículo 396.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que condujere o hiciere conducir una aeronave sin certificado de idoneidad o sin certificado de aeronavegabilidad, o transcurridos seis meses desde el vencimiento del primero o que se encontrare la aeronave inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad.

La misma pena se aplicará a quien condujere o hiciere conducir una aeronave sin marcas de nacionalidad o matrícula o con marcas falsas.

Si como consecuencia de los hechos mencionados se causare accidente o daños, la pena será de uno a seis años de prisión, y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

ATENTADO CONTRA LA AERONÁUTICA CIVIL.-

Artículo 397.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años:

1.- El que eliminare o adulterare las marcas de nacionalidad o de matrícula de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujere o hiciere conducir luego de su eliminación o de la adulteración.

2.- El que identificare falsamente una aeronave ante los servicios de tránsito aéreo.

3.- El que efectuare una función aeronáutica careciendo de certificado de idoneidad, habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma o transcurridos seis meses desde su vencimiento.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causare accidentes o daños, la pena será de uno a seis años de prisión; si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

TRANSPORTE PROHIBIDO.

Artículo 398.- Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años el que, a sabiendas, sin la debida autorización o sin cumplir con las disposiciones reglamentarias, transportare, hiciere transportar o autorizare a transportar en una aeronave explosivos, inflamables, armas, municiones, elementos radiactivos, cosas peligrosas o de transporte sujeto al cumplimiento de normas específicas.

Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causare accidentes o daños, la pena será de uno a seis años de prisión y si resultare lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.



DENEGACIÓN DE SOCORRO.-

Artículo 399.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años:

- 1.- El explotador y/o el comandante de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que no colaboraren en las operaciones de búsqueda de una o más aeronaves perdidas, cuando se lo requiriere la autoridad competente.
- 2.- El explotador y/o el comandante de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que no prestaren asistencia a otra en peligro, ya sea que conocieren esa situación por pedido de socorro de esa aeronave, o a solicitud de autoridad competente.
- 3.- El explotador y/o el comandante de una aeronave y demás integrantes de la tripulación que no colaboraren en el salvamento de personas y/o bienes, ya sea que se conociere esa situación o por pedido de esa aeronave o a solicitud de autoridad competente.

ATRAVESAMIENTO ANTIJURÍDICO DE FRONTERA.

Artículo 400.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que, conduciendo o haciendo conducir una aeronave, atravesare clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad de aplicación, o se desviare o hiciere desviar una aeronave de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

ECHAZÓN PROHIBIDA.-

Artículo 401.- Será reprimido con prisión de seis meses a dos años el que desde una aeronave en vuelo, no tratándose en caso de peligro grave para la misma, arrojaré objetos susceptibles de causar daño a personas o bienes en la superficie.

A los fines de lo previsto en el párrafo anterior, una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran las puertas de la misma para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez terminado el aterrizaje.

FUNCIONAMIENTO ANTIJURÍDICO DE UN SISTEMA COMPUTARIZADO DE RESERVAS.

Artículo 402.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año:

- 1.- El que incorporare o hiciere incorporar a un sistema computarizado de reservas información inexacta, incompleta, confusa o discriminatoria, sobre toda clase de productos de transporte aéreo que se distribuyan o comercialicen por dicho sistema.
- 2.- El que mostrare o hiciere mostrar en forma discriminatoria en una pantalla de un sistema computarizado de reservas los horarios, tarifas, disponibilida-



des de lugar en un vuelo, selección o construcción de servicios de conexión y sus alternativos, y toda clase de información dada por el transportador participante de dicho sistema.

Artículo 403.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año el suscriptor de un sistema computarizado de reservas que, por sí o por otra persona, ofrezca o dé a los usuarios información falsa o distorsionada sobre un producto de transporte aéreo que éstos adquieran, o venda a los usuarios un producto de transporte aéreo en forma falsa, incompleta o discriminatoria, de modo que le cause perjuicio.

CONDUCTA ANTIJURÍDICA A BORDO DE AERONAVES.

Artículo 404.- Será reprimido con prisión de tres meses a un año, el pasajero de una aeronave en vuelo que:

1.- Agreda físicamente, o amenace con agredir a un integrante de la tripulación de la aeronave, o interfiera en el desempeño de sus funciones.

2.- Se negare a obedecer las instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave o en su nombre, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes a bordo de la misma.

A los fines de lo previsto en este artículo, una aeronave se encuentra en vuelo desde que se cierran las puertas de la misma para comenzar su movimiento para el despegue, hasta que se abren las mismas puertas una vez terminado el aterrizaje.

ASOCIACIÓN ILÍCITA AERONÁUTICA.-

Artículo 405.- Será reprimido con cinco a veinte años de prisión el que tomare parte, cooperare o ayudare a la formación o al mantenimiento de una asociación ilícita o que instigare a ello, para cometer los delitos contenidos en el presente Capítulo.-

Artículo 406.- El que intente cometer alguno de los delitos incluidos en el presente capítulo, sin conseguirlo por cualquier circunstancia ajena a su voluntad, será reprimido con una pena de prisión que sea la mitad de la prevista para el delito respectivo.

Artículo 407.- Toda condena mayor de seis meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por igual término en el ejercicio de la función aeronáutica para la que el causante se encontrare habilitado.

En caso de reincidencia, la inhabilitación será definitiva. También lo será cuando, en los casos previstos en los artículos 393 a 404, 407 y 408 del presente Capítulo, el autor fuere miembro de la tripulación de la aeronave.



Artículo 408.- Se concederá la extradición de quien hubiere cometido "prima facie" los delitos previstos en el presente Capítulo, en las condiciones establecidas por los tratados internacionales o por la legislación vigente.

Artículo 409.-

De forma.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto es una reproducción del expediente 5715-D-2016.

El proyecto de Código Aeronáutico que presento a mis pares ha sido redactado por Dr. Mario Folchi, especialista indiscutido en la materia, quien ha compartido generosamente todos sus conocimientos para poder avanzar en una propuesta renovadora y superadora del código aeronáutico actual.

Por ello esta iniciativa tiene por objeto modernizar la legislación de fondo de la aeronáutica civil del país, reemplazando al actual, que el año próximo cumplirá medio siglo. Es mucho tiempo para un marco legal de una actividad esencialmente dinámica, enmarcada en el permanente progreso tecnológico. Además, si bien el código vigente fue, entonces, un ejemplo de excelente concepción legislativa, en la actualidad y en la gran mayoría de sus disposiciones, no responde a las necesidades del sector.

Metodología del proyecto.-

La metodología del proyecto sigue la del código vigente, en su concepción general, en el sentido de que no establece una división entre normas de derecho público y de derecho privado, respondiendo de este modo al carácter de "integralidad", propio del Derecho aeronáutico; es decir, el cuerpo normativo es un todo orgánico y sistemático, elaborado teniendo en cuenta el conjunto de las instituciones jurídicas que lo integran.

En el plano específico de su contenido, el proyecto, que tiene un total de 411 artículos, se ocupa de legislar los distintos institutos en un orden lógico y su-



cesivo de Títulos. Comienza por los aspectos generales y sigue con los relacionados con el ambiente en el que se desenvuelve la aeronáutica civil; con los sectores que en la superficie terrestre y en el espacio contribuyen a su realización segura; con el aparato que lo caracteriza y con el personal que tiene la idoneidad para cumplir las distintas tareas propias de una actividad tan especial y distinta del resto de las que realiza el ser humano.

En ese orden lógico siguen luego los institutos que deben contar con un marco legal propio y que se sintetizan poco más adelante, estableciéndose sendos Títulos para los contratos vinculados con la actividad y ubicando en el siguiente a las disposiciones aeropolíticas, en una concepción novedosa en la que destaca el principio de la competencia, por oposición a toda clase de monopolio. A seguido se ubican el resto de los institutos de la materia, de acuerdo a la síntesis que poco más adelante se presenta. En ellos todos, se mantienen algunas disposiciones del código vigente, en tanto que se modifican y/o se incorporan muchas más, según los elementos generales que siguen y que demuestran el interés del gobierno por modernizar este sector, tan importante para el progreso general del país.

La metodología seguida hace que los Títulos se dividan en Capítulos y estos últimos, en Secciones; todo ello, de acuerdo con las exigencias que aconseja la extensión del respectivo instituto y la más adecuada técnica legislativa. Teniendo en cuenta que corresponde a los organismos específicos del Estado encargados de la aeronáutica civil aplicar muchas disposiciones del proyecto, se utiliza la expresión genérica "autoridad de aplicación" para indicar al que así tuviere que ejercer dicha gestión. Con la misma, se evita que eventuales modificaciones futuras del andamiaje administrativo del Estado en el sector, obliguen a reformar el texto legal.

Título I. Disposiciones generales.-

En este primer Título se ha seguido lo dispuesto en el código actual, agregándose una definición modernizada de la aeronáutica civil, así como las materias de jurisdicción, competencia y ley aplicable, que en su conjunto responde, precisamente, a temas generales de la aplicación del texto proyectado. También se ha mantenido el artículo que responde al concepto autonomista de la materia, en tanto en cuanto cubre los eventuales vacíos legislativos y permite que el código responda por completo a las exigencias interpretativas del contenido integral del sector que regula.

Título II.- Circulación aérea.-



También el segundo apartado de este proyecto sigue los criterios expuestos en el código vigente, aunque reduciendo su contenido a dos capítulos. Ello así, porque resulta más adecuado que el capítulo 2 del código vigente integre el Título siguiente, por la moderna concepción legislativa de este último. Además, se modernizan varias de sus disposiciones, sea respecto de las normas internacionales, sea en cuanto a las exigencias que plantea la emergencia en materia de seguridad y la legislación dictada hace poco en el país.

Título III.- Infraestructura.-

En esta parte del proyecto se integra uno de los conjuntos de normas más novedosos del mismo, como consecuencia de los importantes cambios habidos en el país en el ámbito de la actividad aeroportuaria y que, asimismo, responde al criterio que la Doctrina de la materia ha aconsejado en varias reuniones nacionales e internacionales. No es aconsejable legislar separadamente los temas aeroportuarios, sino que los mismos deben integrarse en el conjunto normativo de la actividad.

Es así como se ha preferido definir la noción de la Infraestructura aeronáutica, con objeto de establecer de manera indudable su eventual sentido hermenéutico, así como diseñar con claridad su calidad esencial, su contenido y su objeto. Todo ello constituye un marco propio para la mejor garantía de la seguridad y del progreso de todo el sector de la aviación civil.

A ello se agregan, sucesivamente, los capítulos dedicados a definir los servicios de control del tránsito aéreo y de los servicios aeroportuarios y sus aspectos esenciales; a los aeródromos y aeropuertos y su clasificación, considerando a estos últimos como especies de los primeros; a la actividad aeroportuaria, fijando las nociones novedosas necesarias para contar con un marco legal adecuado, que permita un mejor desarrollo de todo el sector, para concluir con las limitaciones al dominio que deben fijarse en la ley de fondo, para garantizar la seguridad en las zonas adyacentes o vecinas a los aeródromos y aeropuertos.

Título IV.- Aeronaves.-

El articulado de este sector del proyecto, que se ocupa en su conjunto de la condición jurídica de la aeronave, sigue el criterio del código vigente, aunque con la adecuada modernización en todo su contenido, debiendo destacarse, en este sentido y entre otros, los siguientes aspectos:

a) la determinación de la naturaleza jurídica de la aeronave, lo que permite clarificar eventuales interpretaciones;



- b) se suprimen la figura del explotador de aeronave y el contrato de locación de aeronave para colocarlos en sendos Títulos posteriores, a fin de adecuar la ley de fondo al casi unánime criterio de la doctrina nacional y latino americana, en el sentido de darle a la primera el rango que su importancia exige, en tanto que el segundo pasa a integrar la categoría de los contratos de utilización de aeronave;
- c) se prevé la matrícula de explotador de aeronave;
- d) se amplían los actos que deben inscribirse en el Registro nacional e aeronaves;
- e) se incluyen nuevos privilegios, relacionados con los servicios de tránsito aéreo y aeroportuarios, así como la interdicción de salida de la aeronave cuando la misma sea embargada, por la existencia de deudas por el pago de las tasas o precios por la prestación de los mismos.

Título V.- Personal aeronáutico.-

En este Título se ha adoptado un criterio de mejor técnica legislativa respecto del código vigente, ya que se divide al mismo en cuatro capítulos, en una secuencia lógica que se inicia con los conceptos básicos, sigue con las normas relativas al comandante de la aeronave, se incorpora en el tercer capítulo la figura del oficial de seguridad de a bordo - nuevo sujeto del Derecho aeronáutico -, para terminar con el personal que presta servicios en la superficie.

Título VI.- Explotador de aeronave.-

La importancia de esta figura amerita su inclusión en un Título independiente del resto del articulado, debido a que es el eje en rededor del cual funcionan los distintos contratos de utilización de aeronaves, todos los problemas derivados de la seguridad en sus distintas expresiones y la responsabilidad aeronáutica en cuanto a los daños que puede ocasionar una aeronave cuando realiza su actividad esencial.

Título VII.- Contratos de utilización de aeronaves.-

Esta es una de las modernizaciones más significativas, ya que coloca al proyecto en la senda ampliamente mayoritaria de las opiniones doctrinarias y de los criterios generales seguidos en varias legislaciones pertenecientes al sistema jurídico romano-germánico.

Además, su enfoque legislativo responde a las nociones que surgieron de los importantes estudios de la doctrina argentina, ratificados en reuniones inter-



nas e internacionales de Derecho aeronáutico que tuvieron lugar en los últimos años.

Título VIII.- Contratos aeronáuticos.-

También en esta parte se advierte una clara modernización de las normas, ya que se ha preferido reunir en un mismo apartado del proyecto aquellos contratos que pertenecen a la actividad aérea, distintos de los de utilización de aeronave y comenzando por el más importante, que es el de transporte aéreo. A las normas modernas de este último siguen las disposiciones de otros contratos que, en la actualidad y por su importancia práctica y económica, deben contar con su correspondiente marco legal básico, como son: el de construcción de aeronave, asistencia en tierra o "handling", hangaraje, código compartido y trabajo aéreo. Estos últimos no contaban con un marco legal específico y responden a relaciones jurídicas de gran impacto económico. Con su formulación legal, se contribuye a facilitar las eventuales y respectivas interpretaciones jurídicas.

Título IX.- Servicios de transporte aéreo.-

De acuerdo con el criterio orgánico y sistemático adoptado en el proyecto, se suprime la expresión "aeronáutica comercial" que tiene el código vigente, colocando en el Título anterior al contrato de transporte aéreo, en tanto se incluye en éste todo lo relativo con los servicios de transporte aéreo.

El contenido del articulado se divide en capítulos dedicados a la determinación de las nociones generales; a las normas de los servicios internos y de los internacionales en capítulos sucesivos, para concluir con el que fija los aspectos esenciales de la fiscalización de estos servicios y con el que establece los supuestos de suspensión o extinción de las concesiones o autorizaciones respectivas. Todo ello, por cierto, debe formar parte de una ley de fondo.

En el plano aeropolítico, las normas proyectadas siguen, como se dice al comienzo de esta Exposición de Motivos, el criterio de la competencia en la materia, descartando específicamente la prestación monopólica de estos servicios, dentro de criterios claros, transparentes y equilibrados, a fin de que su ejecución sea un factor significativo del progreso general de las comunicaciones aéreas y del comercio general del país.

Título X. Sistemas computarizados de reservas.-



Este es un sector de normas del proyecto completamente novedoso, que se origina en la importancia actual de los sistemas electrónicos en el funcionamiento de la aeronáutica civil en todo el mundo.

Por otra parte, su contenido está directamente relacionado con el Código de conducta que, sobre los mismos, aprobó la OACI el año 1991, oportunidad en la que urgió - literalmente - a los Estados que la integran, legislar al respecto, cosa que se ha establecido en varias modernas legislaciones puestas en vigencia en el presente siglo.

Además, es una herramienta importante para garantizar la competencia en todos los sectores de la actividad, por lo cual su ubicación legislativa, dentro de la sistemática elegida, debe estar a continuación del marco legal de los servicios de transporte aéreo.

Título XI.- Trabajo aéreo y Aeroclubes.-

Dentro de la sistemática legislativa adoptada, se han incluido en un mismo Título las disposiciones que rigen el Trabajo aéreo, que es toda aquella actividad comercial diferente del transporte, y la de los aeroclubes. La razón para esto se encuentra en la habitual vinculación que en nuestro país existe entre ambos sectores de la aeronáutica civil, ya que muchas aeronaves que pertenecen a los aeroclubes cumplen, paralelamente, servicios de trabajo aéreo.

Título XII.- Socorro aeronáutico.-

No existen diferencias significativas entre el articulado del proyecto en esta parte del mismo y el código vigente, habiéndose modernizado las nociones jurídicas de las tres formas en que puede cumplirse el socorro y mejorado la redacción de algunos artículos. Esto así, en razón de la experiencia judicial reciente sobre un caso de asistencia, con lo cual quedan mejor definidos los distintos supuestos en que un determinado socorro puede prestarse.

Título XIII.- Siniestros aeronáuticos.-

En esta parte del proyecto se ha modernizado sensiblemente su contenido, adaptándolo a la legislación internacional. Se lo ha dividido en dos capítulos: el primero contiene las nociones principales, de acuerdo con lo dispuesto por los anexos técnicos al Convenio de Chicago de 1944, aunque prefiriendo distinguir entre los tres casos posibles de siniestros, o sea el accidente, el incidente y el abordaje aéreo. En el segundo, se encuentran las normas vinculadas con la investigación de estos episodios, que corresponde adaptar a los tiempos actuales.



Esta sistemática mejora al código vigente, ya que extrae al abordaje, en cuanto a sus conceptos constitutivos, del sector dedicado a la responsabilidad, para ubicarlo conjuntamente con los restantes supuestos de siniestros. Por otra parte, esta última expresión responde a un mejor criterio etimológico general del tema que se regula.

Título XIV.- Responsabilidad.-

El Título dedicado a la responsabilidad aeronáutica es uno de los vertebrales del proyecto y se lo divide en ocho capítulos, con objeto de mejor responder al avance de la actividad, incorporando un conjunto de normas nuevas y a la debida protección de los derechos de los usuarios.

La doctrina nacional, en numerosas obras y en congresos de la especialidad, ha recomendado algunas de las pautas principales del contenido de este Título, a saber: la incorporación de nuevas responsabilidades, como la vinculada con la actividad aeroportuaria, la del constructor de aeronaves, la que surge de la actividad del trabajo aéreo y los aeroclubes y la de los organismos de control del tránsito aéreo. Con estas nuevas normas, el proyecto se inserta en la más moderna concepción de la materia y establece un claro marco legal para los respectivos sectores de la actividad que regula.

Otro elemento basilar de este Título es el de la supresión de la responsabilidad limitada, tanto en el ámbito del contrato de transporte aéreo de pasajeros por lesiones o muerte, cuanto en el de los daños a terceros en la superficie, así como en las nuevas responsabilidades legisladas. No sería una novedad legislativa, ya que importantes países como los del norte de América, varios europeos y Japón, sostienen este criterio. Además, nuestro país es parte del Convenio de Montreal de 1999, que establece un doble régimen de responsabilidad en el transporte aéreo, siendo los límites máximos del primero un monto que excede el habitual otorgado por las sentencias judiciales de nuestro país, en los casos de daños. Por lo tanto, la supresión de la limitación de la responsabilidad en los casos mencionados, ubica al país entre los de las más modernas y justas tendencias jurídicas en la materia.

Se incluye una responsabilidad tarifada y no limitada, para los supuestos de daños a equipajes, equipaje de mano del pasajero y mercancías, así como en los retrasos. Este sistema indemnizatorio resulta más equitativo que el de la limitación y previene una mayor litigiosidad. Para estos supuestos, se incorpora como moneda de cuenta los Derechos especiales de giro, que es la que actualmente se usa en la comunidad internacional y en el citado Convenio de Montreal de 1999. De esta manera, se garantiza el monto indemnizatorio frente a las oscilaciones de nuestra moneda.

Puede decirse que en la responsabilidad del transportista se establece un auténtico sistema, siguiendo el vigente si bien, como se dijo, suprimiendo la



limitación. Es decir, los caracteres del sistema son de una responsabilidad contractual y subjetiva, con la prohibición de incluir cláusulas limitativas o excluyentes de la responsabilidad, distintas de los casos previstos expresamente en la ley. Para los supuestos de daños a terceros en la superficie, el sistema es de una responsabilidad extracontractual y objetiva, basada en el riesgo creado. La misma solución general se establece para los distintos supuestos de daños, cuando ocurre un abordaje aéreo.

Los casos de transporte gratuito se tratan en un capítulo separado, aunque siguiendo el criterio de la legislación internacional cuando se trata de una empresa de transporte aéreo y determinando un supuesto claro de limitación para el explotador de la aeronave, si no se da ese caso. Además, se deja librado a la voluntad de las partes la solución que quisieran dar a eventuales daños.

En la responsabilidad por la actividad aeroportuaria, se reconocen los diferentes supuestos que presenta la realidad en nuestro país, previendo una responsabilidad contractual y subjetiva cuando las relaciones jurídicas se originan en un acuerdo de voluntades, así como también se prevén los casos de responsabilidad extracontractual y por cierto, las indemnizaciones deben ser integrales.

El capítulo dedicado a la responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo sigue los lineamientos generales propuestos por nuestro país cuando el tema se consideró en el seno de la OACI, pero descartando la limitación de los responsables del funcionamiento de estos organismos, siguiendo así la orientación general que tiene el proyecto en esta parte de la materia. En cuanto a la responsabilidad del constructor de aeronaves, es conveniente establecer ciertos principios básicos, al igual que para la actividad del trabajo aéreo y de los aeroclubes, especialmente teniendo en cuenta que buena parte de la misma se realiza en base a acuerdos verbales y no a convenios escritos. Con ello, y como también se inserta en el Título dedicado a esta parte de los contratos, el marco legal tiende a promover una mayor formalidad en las relaciones jurídicas, teniendo en cuenta el valor significativo que estos sectores tienen desde el punto de vista económico.

Título XV.- Seguros.-

Esta parte del proyecto sigue los lineamientos del código vigente, modernizando su contenido y destacando la obligatoriedad de los seguros.

Título XVI.- Prescripción.-

En materia de prescripción se mantiene el criterio de que los plazos sean breves, atendiendo a la necesidad de que el sector, esencialmente dinámico, se



caracteriza por su rapidez y por lo tanto, parece adecuado no extender los posibles plazos legales respectivos. Esto tiene una excepción para los supuestos de daños al medio ambiente, cuyo plazo se extiende a cinco años, en razón de la especial naturaleza de esta clase de daños.

Título XVII.- Faltas y delitos aeronáuticos.-

El contenido del último Título del proyecto responde a varias razones, a saber:

a) Tanto el primer código aeronáutico de 1954 cuanto el vigente, incluyeron normas similares a las proyectadas, si bien en el último una modificación al código penal concretada pocos meses después de su entrada en vigencia, los extrajo del mismo sin que los tipos legales se hayan incorporado con la misma precisión técnico-jurídica al código penal.

b) La legislación internacional viene incorporando numerosas nuevas figuras delictivas en el ámbito aeronáutico, elaboradas en el seno de la OACI, y nuestro país ha ratificado varios de los tratados respectivos. Sin embargo, no se actualizó la legislación nacional para acompañar las decisiones tomadas en el plano internacional.

c) El país carece de una legislación aeronáutico-penal moderna, que posibilite seguir la clara tendencia internacional y del derecho comparado en este aspecto, para la lucha contra la delincuencia y el terrorismo en la aeronáutica civil.

d) La incorporación de estas normas se integra en una concepción integral y autónoma del Derecho aeronáutico y contribuye a consolidar una hermenéutica aeroturística adecuada, que responde a la realidad del mundo actual. Cabe agregar, por último, que los aspectos generales de esta parte del proyecto se basan en el Derecho penal y que los epígrafes a cada figura delictiva se insertan con la única finalidad de tener una más rápida comprensión de su texto.

Por lo expuesto y las razones que se expresarán en oportunidad de discutirse el proyecto, pido a mis pares acompañen la presente iniciativa.