

# PROYECTO DE LEY

---

**ARTÍCULO 1°.-** El Estado Nacional promoverá y asegurará la vigencia efectiva, en todo el territorio nacional, de un sistema económico basado en decisiones libres, adoptadas en un ámbito de libre concurrencia, con respeto a la propiedad privada y a los principios constitucionales de libre circulación de bienes, servicios y trabajo.

Para cumplir ese fin, se dispondrá la más amplia desregulación del comercio, los servicios y la industria en todo el territorio nacional y quedarán sin efecto todas las restricciones a la oferta de bienes y servicios, así como toda exigencia normativa que distorsione los precios de mercado, impida la libre iniciativa privada o evite la interacción espontánea de la oferta y de la demanda.

La reglamentación determinará los plazos e instrumentos a través de los cuales se hará efectiva la desregulación dispuesta en el párrafo anterior.

**ARTÍCULO 2°.-** Derógase el Decreto - Ley N° 12.507/56.

**ARTÍCULO 3°.-** Derógase la Ley N° 19.030.

**ARTÍCULO 4°.-** Derógase el Decreto N° 1654/02.

**ARTÍCULO 5°.-** Sustitúyese el artículo 1° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 1°.- Este Código rige la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina, su mar territorial y aguas adyacentes y el espacio aéreo que los cubre.

El ámbito de aplicación de este Código se extiende asimismo a todos aquellos espacios en los que la República Argentina ejerza jurisdicción y/o derechos de soberanía, conforme a y en cumplimiento de los tratados internacionales de los que es parte.

A reserva de los tratados internacionales vigentes para la República, la Argentina tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, su mar territorial y sus aguas adyacentes. El ámbito espacial aéreo mencionado en el presente y en los párrafos precedentes se denomina en adelante “espacio aéreo argentino.”

**ARTÍCULO 6°.-** Sustitúyese el artículo 2° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 2°.- La aeronáutica civil aerocomercial es un servicio esencial. A los efectos de este Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo

de aeronaves privadas y públicas, que involucran las actividades de navegación aérea y todas aquellas relaciones de derecho derivadas del comercio aéreo en general.

Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad en ejercicio de las funciones propias de su competencia, quedan excluidas de la aplicación de esta Ley. Sin embargo, las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento, le serán aplicables también a las aeronaves militares, y las operadas por las fuerzas de seguridad.

La aeronáutica civil en la REPÚBLICA ARGENTINA se rige por los Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, la presente ley y sus normas reglamentarias, las Regulaciones Aeronáuticas de Aviación Civil y normas complementarias.

Si una cuestión no estuviese prevista en esta Ley ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, 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.”

**ARTÍCULO 7°.-** Sustitúyese el artículo 3° de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 3°.- El despegue, la circulación y el aterrizaje de aeronaves es libre en el espacio aéreo argentino, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente.

El tránsito será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro y ordenado de las aeronaves. A tal efecto, la autoridad aeronáutica establecerá las normas generales relativas a circulación aérea.

Las disposiciones relativas al aterrizaje se aplican al acuatizaje.”

**ARTÍCULO 8°.-** Sustitúyese el artículo 13 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 13.- Los servicios esenciales de navegación aérea serán prestados conforme la reglamentación vigente. La autoridad regulatoria y de contralor fiscalizará a los prestadores de los servicios de navegación aérea, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados. Los servicios estarán sujetos al pago de tasas, conforme reglamentación vigente. La defensa del espacio aéreo y su control policial es potestad exclusiva del Poder Ejecutivo Nacional.”

**ARTÍCULO 9°.-** Sustitúyese el artículo 18 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 18.- Para realizar actividad aérea en territorio argentino, las aeronaves tripuladas o no tripuladas extranjeras deben estar provistas de documentación de ley, en el formato que disponga la autoridad aeronáutica y de los seguros obligatorios

establecidos por ley y reglamentación vigente. Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de éstos. La República Argentina fomentará el libre acceso recíproco de circulación y operación de aeronaves de aviación general y comercial.”

**ARTÍCULO 10°.-** Sustitúyese el artículo 21 de la Ley Nº 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 21.- Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo o aeropuerto internacional más próximo a la frontera.

Dichas aeronaves podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, la que indicará ruta a seguir y aeródromo de fiscalización.”

**ARTÍCULO 11°.-** Incorpórase como segundo párrafo al artículo 29 de la Ley Nº 17.825 y sus modificatorias el siguiente:

“Los lugares aptos denunciados no son aeródromos. La operación se realizará siempre bajo responsabilidad del piloto al mando de la aeronave que operen en, desde o hacia ellos.”

**ARTÍCULO 12°.-** Incorpórase como artículo 29 bis a la Ley Nº 17.285 y sus modificatorias el siguiente:

“ARTÍCULO 29 bis.- Los servicios aeroportuarios en la República Argentina, serán regulados y fiscalizados por la autoridad aeronáutica. La autoridad aeronáutica reglamentará la prestación de los servicios esenciales aeroportuarios, bajo los principios de garantía de la seguridad, libre competencia y acceso a los mercados.

Se considera como servicio aeroportuario a todo aquel prestado en el ámbito de un aeropuerto, con excepción de los servicios de navegación aérea tratados en el capítulo respectivo. Se entiende por servicios esenciales aeroportuarios a los servicios de rampa en general.”

**ARTÍCULO 13°.-** Sustitúyese el artículo 34 de la Ley Nº 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 34.- Si con posteridad a la aprobación de las superficies de despeje de obstáculos en un aeródromo se comprobare un delito o una infracción a la norma a que se refieren los artículos 30 y 31 de este código, violando la seguridad operacional, el propietario del aeródromo, la autoridad o un tercero interesado, intimará al infractor la eliminación del obstáculo. El intimado deberá, a su exclusivo costo e inmediatamente eliminarlo e indemnizar todos los daños ocasionados.”

**ARTÍCULO 14°.-** Sustitúyese el artículo 36 de la Ley Nº 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 36.- Se consideran aeronaves tripuladas y no tripuladas los aparatos o

mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.”

**ARTÍCULO 15°.-** Sustitúyese el artículo 42 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 42.- Podrá inscribirse provisoriamente, a nombre del comprador, toda aeronave adquirida mediante cualquier tipo de contratos celebrados en el país o en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserve el dominio de la aeronave hasta el pago total del precio de venta, el cumplimiento del plazo o hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Para ello se requiere que: 1) El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se lo inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves. 2) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina; 3) Se llenen los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina.”

**ARTÍCULO 16°.-** Sustitúyese el artículo 45 de la ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 45.- En el Registro de Aeronaves se inscribirán por medios electrónicos o en el formato que disponga la autoridad aeronáutica: 1) Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan. 2) Las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores. 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. 5) La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan de ellas. 6) Los contratos de locación de aeronaves y todos aquellos que resulten oponibles a terceros. 7) En general toda inscripción o anotación de cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave.”

**ARTÍCULO 17°.-** Sustitúyese el artículo 47 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 47.- El Registro Nacional de Aeronaves es público y estará disponible para su acceso a través de medios electrónicos.”

**ARTÍCULO 18°.-** Sustitúyese el artículo 48 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 48.- Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

- 1) Si se trata de una persona humana, tener domicilio legal en la República;
- 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos exceden de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio legal 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 19°.-** Sustitúyese el artículo 50 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 50.- La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 45 incisos 1°, 2°, 6° y 7°, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.”

**ARTÍCULO 20°.-** Sustitúyese el artículo 51 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 51.- Los actos y contratos mencionados en el artículo 45 incisos 1°, 2° y 6°, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán ser formalizadas por instrumento público o ante la autoridad consular argentina.”

**ARTÍCULO 21°.-** Sustitúyese el artículo 52 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 52.- Las aeronaves pueden ser hipotecadas y garantizadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al artículo 41 de este código. Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro. No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme al artículo 42 y concordantes de este código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas. Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronaves 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 22°.-** Sustitúyese el artículo 60 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 60.- Tendrán privilegio sobre la aeronave: 1) Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario. 2) Los créditos derivados de tasas y tributos relacionados con la aviación civil limitándose al período de dos años anteriores a la fecha del reclamo del privilegio. 3) Los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave. 4) Los créditos por reparaciones extraordinarias hechas fuera del punto de destino, para continuar el viaje. 5) Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.”

**ARTÍCULO 23°.-** Sustitúyese el artículo 63 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 63.- Los privilegios se extinguen: 1) Por la extinción de la obligación

principal. 2) Por el vencimiento del plazo de dos años 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 58 de este código.”

**ARTÍCULO 24°.-** Sustitúyese el nombre del CAPITULO IX del TITULO IV: AERONAVES, de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente: CAPITULO IX: CONTRATOS SOBRE AERONAVES.

**ARTÍCULO 25°.-** Sustitúyese el artículo 68 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 68.- Las formas y tipos de contratos sobre aeronaves se rigen por el principio de la libertad contractual y serán válidos entre partes. Los contratos en que las partes acuerden, expresamente, transferir la calidad de explotador deben ser realizados por escrito e inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves, a los fines de los artículos 66 y 67 de este código.”

**ARTÍCULO 26°.-** Sustitúyese el artículo 74 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 74.- Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, accidentadas o inmovilizadas de hecho en el espacio aéreo argentino y sus partes o despojos, se reputarán abandonadas a favor del Estado nacional, 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.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y 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 27°.-** Sustitúyese el artículo 79 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 79.- Toda aeronave tripulada debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante. Su designación corresponde al explotador, de quien será representante. Cuando no exista persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave. En las aeronaves no tripuladas el piloto a distancia será el comandante de aquellas.

Las aeronaves conducidas por inteligencia artificial serán objeto de una reglamentación especial.”

**ARTÍCULO 28°.-** Sustitúyese el artículo 91 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 91.- El concepto aeronáutica comercial comprende los servicios esenciales de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.”

**ARTÍCULO 29°.-** Sustitúyese el artículo 95 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 95.- La explotación de toda actividad comercial aérea requiere autorización previa, conforme a las prescripciones de este código y su reglamentación. Cuando la autorización fuera a empresas de bandera extranjera la misma deberá sujetarse a las normas y Acuerdos internacionales de los que la Nación Argentina sea parte. A su vez el Poder Ejecutivo procurará obtener principios de reciprocidad.”

**ARTÍCULO 30°.-** Sustitúyese el artículo 97 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 97.- La explotación de servicios de transporte aéreo interno será realizada por personas humanas o sociedades que se ajusten a las prescripciones de este código.”

**ARTÍCULO 31°.-** Sustitúyese el artículo 98 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 98.- Las personas humanas que exploten servicios de transporte aéreo interno deben acreditar domicilio legal en la República.”

**ARTÍCULO 32°.-** Sustitúyese el artículo 99 de la ley de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 99.- Las sociedades se constituirán en cualquiera de las formas que autoricen las leyes argentinas aplicables y vigentes, sujetas a la reglamentación aeronáutica y condicionadas en particular a las siguientes exigencias: 1) Tener domicilio permanente de la empresa en la República, 2) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas humanas con domicilio legal en la República, 3) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos con domicilio legal en la REPÚBLICA ARGENTINA.”

**ARTÍCULO 33°.-** Sustitúyese el artículo 102 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 102.- Los servicios de transporte aéreo regular o no regular serán ejecutados por empresas autorizadas por el Poder Ejecutivo Nacional.

El procedimiento para la tramitación de las autorizaciones será fijado por la autoridad competente de manera eficaz y digitalmente y deberá prever la posibilidad de prórroga de los plazos de estas autorizaciones.”

**ARTÍCULO 34°.-** Sustitúyese el artículo 104 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 104.- La autorización para operar en una ruta no importa exclusividad. Las autoridades competentes promoverán reglas de sana competencia, conforme los principios de libertad de mercado.”

**ARTÍCULO 35°.-** Sustitúyese el artículo 105 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 105.- No se otorgará autorización alguna sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico - financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeropuertos, aeródromos, y cualquier lugar apto denunciado, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear.”

**ARTÍCULO 36°.-** Sustitúyese el artículo 106 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 106.- En los servicios aerocomerciales el personal que desempeña funciones aeronáuticas deberá ser argentino. El Poder Ejecutivo Nacional podrá autorizar un porcentaje de personal extranjero, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.”

**ARTÍCULO 37°.-** Sustitúyese el artículo 107 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 107.- Las aeronaves afectadas a los servicios aerocomerciales y de aviación general deberán tener matrícula argentina. Sin embargo, el Poder Ejecutivo Nacional permitirá la utilización de aeronaves de matrícula extranjera. Cuando esto ocurre el Poder Ejecutivo Nacional procurará obtener principios de reciprocidad y acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional donde se garantice que dichas aeronaves serán tripuladas, asistidas y mantenidas por personal argentino, con las autorizaciones de ley.”

**ARTÍCULO 38°.-** Sustitúyese el artículo 108 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 108.- La autoridad aeronáutica, ejercida por la Administración Nacional de Aviación Civil o el organismo federal aeroespacial a constituir por el Poder Ejecutivo Nacional que en el futuro la sustituya o reemplace, será única y establecerá o adoptará todas las normas de seguridad operacional de la aviación civil y su sistematización. Dicha autoridad entiende y regula la totalidad de los Anexos Técnicos de los Convenios internacionales sobre la materia.”

**ARTÍCULO 39°.-** Sustitúyese el artículo 109 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 109.- La aprobación de los itinerarios, frecuencias, capacidad del sistema y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular interno e internacional en todos los casos, serán sometidos a autorización previa del poder



ejecutivo

nacional.

Las tarifas son libremente dispuestas por las empresas y sin ninguna restricción. Estas deberán ser registradas ante la autoridad competente al solo efecto de dar a conocer los términos, condiciones, penalidades y restricciones de cada una de ellas. Se entenderá por tarifa la contraprestación que recibe el transportador a cambio de servicio de transporte. Se excluye de dicho término, todo impuesto, tasa y/o penalidad que deba abonar el pasajero.”

**ARTÍCULO 40°.-** Sustitúyese el artículo 110 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 110.- Los acuerdos empresarios de impacto operativo que impliquen compartir códigos de comercialización, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, estarán regidos por la Ley de Defensa de la Competencia.”

**ARTÍCULO 41°.-** Sustitúyese el artículo 112 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 112.- Toda empresa a la que se hubiese otorgado una autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los quince días de notificada, una suma equivalente al dos por ciento de su capital social en efectivo, en títulos nacionales de renta o garantía bancaria equivalente. Dicho depósito se efectuará a la orden de la autoridad aeronáutica.

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

El incumplimiento de las obligaciones que establece la autorización dará lugar a la pérdida de la caución a que se refiere este artículo y su monto a cuenta de la autoridad aeronáutica.”

**ARTÍCULO 42°.-** Sustitúyese el artículo 113 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 113.- El contrato de transporte de pasajeros debe ser probado por escrito o con formato electrónico. Cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares dicho contrato se prueba con el billete de pasaje escrito o digital.”

**ARTÍCULO 43°.-** Sustitúyese el artículo 116 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 116.- El transporte de equipajes registrados, se prueba con el talón de equipajes que el transportador deberá expedir con doble ejemplar por escrito o digitalmente; uno de éstos será entregado al pasajero y el otro lo conservará el transportador.

No se incluirán en el talón los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.”

**ARTÍCULO 44°.-** Sustitúyese el artículo 120 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 120.- La carta de porte debe ser extendida en triple ejemplar en formato físico o electrónico; uno para el transportador, con la firma del remitente; otro para el destinatario, con la del transportador y del remitente; y otro para el remitente, con la del transportador.”

**ARTÍCULO 45°.-** Derógase la Sección E: Transporte de Carga Postal en sus artículos 125, 126 y 127.

**ARTÍCULO 46°.-** Incorpórase como artículo 128 bis a la Ley N° 17.285 y sus modificatorias el siguiente:

“ARTÍCULO 128 bis.- El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará y llevará adelante una política de aviación civil que permita su crecimiento, bajo los principios de la seguridad y la libertad de mercado, conforme a los acuerdos con terceros estados.

En el marco de los permisos aerocomerciales internos e internacionales, la República Argentina fomentará entre los operadores aerocomerciales nacionales y extranjeros el libre acceso recíproco a los mercados aerocomerciales y la conectividad internacional y de cabotaje.”

**ARTÍCULO 47°.-** Sustitúyese el artículo 129 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 129.- 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 mediante autorización previa del Poder Ejecutivo. El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de autorizaciones donde se analice la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda, conforme a los principios de libertad de mercado y/o los acuerdos bilaterales o multilaterales suscriptos.

La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular, en todos los casos, serán sometidas a la aprobación operativa previa de la autoridad aeronáutica.”

**ARTÍCULO 48°.-** Incorporase como artículo 130 bis a la Ley N° 17.285 y sus modificatorias el siguiente:

“ARTÍCULO 130 bis.- Atento la integridad y autonomía establecidas para la navegación

y comercio aéreo y la propia operatoria comercial de la industria en el orden interno e internacional, la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero.”

**ARTÍCULO 49°.-** Sustitúyese el artículo 131 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 131.- Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus especialidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos: 1) Reunir los requisitos establecidos en el artículo 48 para ser propietario de aeronave; 2) Poseer capacidad técnica y económica de acuerdo a la especialidad de que se trate; 3) Operar con aeronaves de matrícula argentina o con aeronaves de matrícula extranjera, sujeto a acuerdos de doble vigilancia de seguridad operacional.”

**ARTÍCULO 50°.-** Sustitúyese el artículo 133 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 133.- Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad competente. Al efecto le corresponde:

1) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en las autorizaciones otorgadas, así como las contenidas en el presente código, leyes, reglamentaciones, Tratados e Instrumentos Internacionales ratificados por la Nación Argentina, y demás normas que en su consecuencia se dicten.

2) Ejercer la fiscalización técnica-operativa, económica y financiera del explotador.

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

4) Autorizar la interrupción y la reanudación de los servicios solicitados por los prestatarios, cuando a su juicio, no se consideren afectadas las razones de necesidad o utilidad general que determinaron el otorgamiento de la autorización, o la continuidad de los servicios.

5) Prohibir el empleo de material de vuelo que no ofrezca seguridad.

6) Exigir que el personal aeronáutico llene las condiciones requeridas por las disposiciones vigentes.

7) Fiscalizar todo tipo de promoción y comercialización de billetes de pasaje, fletes y toda otra venta de capacidad de transporte aéreo llevado a cabo por los transportadores, sus representantes o agentes y por terceros, para garantizar el cumplimiento de la sana competencia y la adecuada protección de los derechos de los usuarios.

8) Autorizar y supervisar el funcionamiento de las representaciones y agencias de las empresas extranjeras de transporte aéreo internacional que no operen en el territorio nacional y se establezcan en el país, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones que imponen las demás normas legales respecto de empresas extranjeras.

9) Calificar, conforme la ley vigente en materia de policía aérea, la aptitud de las aeronaves destinadas al transporte comercial de pasajeros y carga en función de los servicios a prestar para determinar la conveniencia de su incorporación a tales servicios y autorizar la afectación de las aeronaves a la flota de transportadores de bandera argentina. Intervenir en el trámite de autorización para su ingreso al país.

10) Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo nacional.

11) La autoridad aeronáutica procurará activamente detectar y someter a fiscalización a los explotadores u operadores clandestinos, entendiéndose por tales a quienes operen al margen de la normativa aeronáutica vigente. A tal fin, podrán afectarse recursos propios o bien requerir el auxilio de las Fuerzas de Seguridad federales o provinciales, que en todos los casos deberán brindarlo.”

**ARTÍCULO 51°.-** Sustitúyese el nombre del CAPITULO VI del TITULO VI: AERONAUTICA COMERCIAL de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente: CAPITULO VI: SUSPENSION Y EXTINCION DE LAS AUTORIZACIONES.

**ARTÍCULO 52°.-** Sustitúyese el artículo 135 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 135.- Las autorizaciones otorgadas por plazo determinado se extinguirán al vencimiento de éste. No obstante, haya o no plazo de vencimiento, el Poder Ejecutivo nacional o la autoridad aeronáutica según sea el caso, en cualquier momento podrá cancelar la autorización conferidas para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

1) Si el explotador no cumpliera las obligaciones substanciales a su cargo o si faltase, reiteradamente, a obligaciones de menor importancia.

2) Si el servicio no fuese iniciado dentro del término fijado en la autorización.

3) Si se interrumpiese el servicio, total o parcialmente, sin causas justificadas o permiso de la autoridad aeronáutica.

4) Si la empresa fuera declarada en estado de quiebra, liquidación o disolución por resolución judicial o cuando peticionando su concurso preventivo, no ofrezca a juicio de la autoridad de aplicación garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.

5) Si la autorización hubiese sido cedida en contravención a lo dispuesto en el artículo

96 de este Código.

6) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista por el título X (Seguros) y en el artículo 112.

7) Si el explotador se opusiese a la fiscalización o inspecciones establecidas en este Código y su reglamentación.

8) Si el explotador dejase de reunir cualquiera de los requisitos exigidos para la autorización.

9) Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio de la autoridad de aplicación se configure alguna de las causales previstas en los incisos precedentes que motiven el retiro de la autorización, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se substancien las actuaciones administrativas a las que se refiere el artículo 137.”

**ARTÍCULO 53°.-** Sustitúyese el artículo 137 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 137.- Antes de la cancelación de la autorización, debe garantizarse la debida participación al interesado, a fin de que pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva, la cual deberá garantizar el ejercicio del derecho de defensa y el control judicial suficiente”

**ARTÍCULO 54°.-** Sustitúyese el artículo 138 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 138.- El Poder Ejecutivo podrá subvencionar la demanda de servicios de transporte aéreo en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación. Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tengan igual carácter.”

**ARTÍCULO 55°.-** Sustitúyese el artículo 185 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 185.- Todo accidente o incidente de aviación será investigado por la autoridad competente e independiente de investigación técnica de accidentes de aviación, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición. Dicha investigación no puede asignar responsabilidad o culpa ni es admisible como prueba judicial.”

**ARTÍCULO 56°.-** Sustitúyese el artículo 186 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 186.- Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente o incidente de aviación 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 primera autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad competente en materia de investigación técnica de accidentes de aviación, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.”

**ARTÍCULO 57°.-** Sustitúyese el artículo 187 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 187.- La autoridad responsable de la vigilancia de los restos o despojos del accidente, 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 accidente sólo podrá practicarse con el consentimiento de la autoridad competente en materia de investigación de accidentes de aviación. La intervención de aquella autoridad no impide la acción judicial ni la intervención policial, coordinadas, en los casos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, en que habrá de actuarse conforme a las leyes de procedimiento penal, o cuando deban practicarse operaciones de asistencia o salvamento.”

**ARTÍCULO 58°.-** Sustitúyese el artículo 188 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 188.- Toda persona está obligada a ser entrevistada por la autoridad competente en materia de investigación de accidentes, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.”

**ARTÍCULO 59°.-** Sustitúyese el artículo 189 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 189.- Las autoridades, personas e instituciones tendrán obligación de producir los informes que les requiera la autoridad competente en materia de investigación de accidentes de aviación, así como permitir a ésta el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación de accidentes de aviación.”

**ARTÍCULO 60°.-** Sustitúyese el artículo 190 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 190.- Las aeronaves privadas extranjeras que sufran accidentes en el espacio aéreo argentino y las aeronaves privadas argentinas que sufran accidentes en territorio extranjero, quedarán sujetas a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.”

**ARTÍCULO 61°.-** Sustitúyese el artículo 199 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 199.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada argentina sobre el espacio aéreo argentino o donde ningún estado ejerza soberanía, están regidos por las leyes de la Nación Argentina y serán juzgados por sus tribunales.

Corresponde igualmente la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación, en el caso de hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina, sobre territorio extranjero, si se hubiese lesionado un interés legítimo del Estado argentino o de personas domiciliadas en el o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito.”

**ARTÍCULO 62°.-** Sustitúyese el artículo 200 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 200.- En los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave privada extranjera en vuelo en el espacio aéreo argentino, la jurisdicción de los tribunales argentinos y la aplicación de las leyes de la Nación sólo corresponde en caso de:

- 1) Que infrinjan leyes de seguridad pública, militares o fiscales.
- 2) Que infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea.
- 3) Que comprometan la seguridad o el orden público, o afecten el interés del Estado o de las personas domiciliadas en él, o se hubiese realizado en la República el primer aterrizaje posterior al hecho, acto o delito si no mediase, en este último caso, pedido de extradición.”

**ARTÍCULO 63°.-** Sustitúyese el artículo 201 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 201.- Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos en una aeronave pública extranjera en el espacio aéreo argentino están regidos por la ley del pabellón y serán juzgados por sus tribunales.”

**ARTÍCULO 64°.-** Sustitúyese el artículo 202 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 202.- La fiscalización del espacio aéreo, infraestructura aeronáutica y demás servicios y lugares aeronáuticos en el espacio aéreo argentino, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la materia estrictamente policial.”

**ARTÍCULO 65°.-** Sustitúyese el artículo 208 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 208.- El Poder Ejecutivo Nacional dictará un Reglamento General de

Infracciones de la Aviación Civil. Hasta que ello ocurra estará vigente el actual sistema de infracciones. Este reglamento deberá prever que las infracciones por inobservancia de este código, las leyes vigentes y sus reglamentaciones, y demás normas que dicte la autoridad aeronáutica, que no importen delito, serán sancionadas con:

- i. Apercibimiento,
- ii. Multa, hasta el máximo que determine la reglamentación vigente según el tipo de infracción,
- iii. Inhabilitación temporaria con plazos máximos, o definitiva, de certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica,
- iv. Suspensión temporaria de las autorizaciones otorgadas a los operadores aéreos, con determinación de su plazo máximo,
- v. Retiro de las autorizaciones otorgadas para la explotación de servicios aerocomerciales.

Con relación al monto de las Multas se establece:

- a. Para las infracciones en el transporte aéreo comercial de 10 hasta la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor.
- b. Para los titulares de certificados de idoneidad en el ejercicio de funciones aeronáuticas y aquellos que cuenten con poder de policía delegado, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO, considerando la gravedad de la infracción y antecedentes del infractor.
- c. Para el Prestador de los Servicios de la navegación aérea; y respecto de los titulares explotadores, concesionarios y/o responsables de la infraestructura de aeropuertos, aeródromos o lugares aptos denunciados, se establece la suma de hasta TRESCIENTOS (300) ARGENTINOS ORO.
- d. Para las restantes actividades aeronáuticas se establece la suma de hasta Cincuenta (50) ARGENTINOS ORO, apreciando la gravedad de la acción cometida y antecedentes del infractor. La Autoridad Aeronáutica, se encontrará facultada para disminuir las sanciones previstas, hasta en un CINCUENTA POR CIENTO (50%) del monto que resultaría aplicable para la infracción de la cual se trate, previendo por vía reglamentaria un sistema de pago anticipado o voluntario, de carácter general y con principios de transparencia, por el cual el infractor reconozca la responsabilidad del hecho infraccional que se le endilgue. Dicha conducta, resultará igualmente computable como antecedente infraccional, a los efectos de la consideración de su condición de reincidente. Si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, esta reincidencia será considerada como un agravante.

Se entiende con poder de policía delegado a aquellas personas humanas u



organizaciones que, mediante acto administrativo, han sido investidos con facultades determinadas por las autoridades competentes. Por ejemplo, los inspectores de seguridad designados o delegados.”

**ARTÍCULO 66°.-** Sustitúyese el artículo 209 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 209.- Las faltas previstas en este Código y su reglamentación, serán sancionadas por la autoridad aeronáutica.”

**ARTÍCULO 67°.-** Sustitúyese el artículo 210 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 210.- La investigación de las faltas o infracciones previstas en este Código y/o en la reglamentación vigente estará a cargo de la autoridad aeronáutica. El procedimiento a seguir ante la comprobación de los hechos será de carácter sumario y escrito, asegurando la existencia de dos instancias y la garantía del debido proceso y derecho de defensa del supuesto infractor.

La autoridad aeronáutica establecerá los aspectos del procedimiento a seguir ante la comprobación o investigación de los hechos, así como la aplicación e imposición de sanciones y sus apelaciones.

Se deberá garantizar el ejercicio de defensa y la debida participación del supuesto infractor desde el principio de las actuaciones, ya sea de manera escrita u oral.”

**ARTÍCULO 68°.-** Sustitúyese el artículo 215 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 215.- Serán recurribles ante la Justicia Federal en lo Contencioso Administrativo, una vez agotada la vía administrativa ante la autoridad aeronáutica, toda sanción, inhabilitación de certificados de idoneidad y/o habilitaciones, suspensión o retiro de autorizaciones. Todos estos recursos y acciones que seguirán el trámite de juicio ordinario. El recurso deberá interponerse dentro de los 15 días de notificado el acto administrativo. En el caso de hechos ilícitos que puedan importar actos punibles deberá intervenir la Justicia Federal en lo Criminal y Correccional competente para entender en las acciones penales.”

**ARTÍCULO 69°.-** Sustitúyese el artículo 231 de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 231.- En la circulación aérea dentro del espacio aéreo argentino, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas conforme a las disposiciones de los convenios internacionales de los que la Nación sea parte.”

## FUNDAMENTOS

La REPÚBLICA ARGENTINA se encuentra atravesando una situación de gravedad, generadora de profundos desequilibrios que impactan negativamente en toda la población, en especial en lo social y económico.

Son muchos aspectos que hay que cambiar para corregir la crisis terminal que enfrenta la economía argentina . Algunas correcciones son mas urgentes para algunas provincias en la Argentina.

La inmediata eliminación de barreras y restricciones estatales que impiden el desarrollo, promoviendo al mismo tiempo una mayor inserción en el comercio mundial.

El sistema actual se apoya en muchos casos en regulaciones arbitrarias y que entorpecen el normal desenvolvimiento de la economía e impiden el libre desarrollo de las capacidades económicas de nuestro país.

Una de ellas es la maraña de regulaciones de cambio la política llamada de CIELOS ABIERTOS.

Durante el periodo que estuvo vigente, en la provincia de Córdoba, despertó la aviación local e internacional e implico la apertura de fuentes de trabajo y la llegada de turismo nacional e internacional que son, entre otras actividades, la base de la economía de nuestra provincia.

Si bien la idea de la política de CIELOS ABIERTOS esta íntegramente en el DNU 70/2023, y al momento de presentación del presente proyecto esta vigente, he decido presentar idéntico texto ante la eventualidad que este decreto sea derogado por los mecanismos que establece la ley.

Seria un tremendo daño a nuestra provincia, el turismo, las fuentes de trabajo que se vuelva para atrás la política de CIELOS ABIERTOS. Por lo tanto es que he tomado la decisión de presentar

este proyecto de ley. De mantenerse el DNU probablemente este pierda estado parlamentario pero habrá servido como respaldo legal para esa eventualidad política.

Es imperativo un reordenamiento integral de la legislación aerocomercial para dotar al mercado de un entorno competitivo que otorgue la suficiente flexibilidad para llegar a todas las ciudades argentinas.

Se trata de lograr acuerdos como para que una aerolínea extranjera pueda efectuar vuelos dentro de nuestro país. En este sentido se liberará el mercado de cabotaje para que todas las empresas del mundo que quieran volar en Argentina lo puedan hacer.

Este proyecto permite la posibilidad de que empresas extranjeras -con tripulación extranjera- realicen vuelos de cabotaje, siempre y cuando el país de origen de esa compañía permita lo propio a líneas aéreas argentinas.

Bajo un acuerdo de Cielos Abiertos, las aerolíneas pueden ofrecer servicios aéreos mas accesibles convenientes y eficientes a los consumidores, al minimizar las limitaciones en las decisiones de las aerolíneas sobre rutas, numero de vuelos y alianzas entre compañías.

Que estos objetivos requieren derogar la Ley N° 19.030 (AÑO 1971 TRANSPORTE AEROCOMERCIAL), el Decreto – Ley N° 12.507 del 12 de julio de 1956 (POLITICA NACIONAL EN MATERIA AERONAUTICA) y el decreto N° 1654 del 4 de septiembre de 2002 (DECLARA EL ESTADO DE EMERGENCIA DEL TRANSPORTE AEROCOMERCIAL QUE SE DESARROLLE EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL POR OPERADORES NACIONALES), e introducir modificaciones en el CÓDIGO AERONÁUTICO (AÑO 1967); todo ello con el fin de mejorar radicalmente la competitividad en el sector.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que me acompañen en el presente proyecto de Ley.

AUTORA: LAURA RODRIGUEZ MACHADO