



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### **PROYECTO DE LEY**

*El Senado y la Cámara de Diputados...*

**Artículo 1º.-** Modifícase el artículo 115 de la ley 17.285 (Código Aeronáutico) el que quedará redactado de la siguiente manera:

*“ARTÍCULO 115.- El billete de pasaje debe indicar:*

- 1) Número de orden.*
- 2) Lugar y fecha de emisión.*
- 3) Punto de partida y destino.*
- 4) Nombre y domicilio del transportador o transportadores.*
- 5) Nombre del pasajero.*
- 6) Precio pagado por el pasajero, discriminando las tasas, impuestos y demás recargos.*
- 7) Condiciones, restricciones y limitaciones del contrato, así como los derechos previstos en el presente Título.”*

**Artículo 2º.-** Incorpórase como Capítulo VIII del Título VI de la ley 17.285 (Código Aeronáutico) el siguiente:

#### *“CAPÍTULO VIII: DERECHOS DE LOS PASAJEROS AÉREOS*

*ARTÍCULO 138 bis.- El presente Capítulo es aplicable a los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes que presten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera, incluyendo los servicios accesorios que el transportador se comprometió a efectuar.*

*La aplicación del presente Capítulo a los servicios no regulares de transporte aéreo que presten los explotadores autorizados y no autorizados de bandera nacional o extranjera es supletoria, según los términos de la contratación efectuada por el usuario.*

*ARTÍCULO 138 ter.- El contrato de transporte aéreo de pasajeros y equipajes se rige por los artículos 984 a 989 del Código Civil y Comercial de la Nación (CCyCN) en lo relativo a los requisitos e interpretación de las cláusulas generales predispuestas y el control de cláusulas abusivas.*

*ARTÍCULO 138 quáter.- Los pasajeros tienen derecho a recibir información clara, cierta y detallada en cada una de las etapas del servicio incluyendo, al menos:*

- 1. Al momento de solicitar la reserva o celebrar el contrato:*
  - a) las distintas tarifas disponibles, sus condiciones y los servicios incluidos;*
  - b) las escalas, paradas intermedias o cambios de aeronave, si los hubiere;*
  - c) la identificación de cada uno de los transportadores en caso de vuelos realizados en código compartido, entre distintos transportadores o mediante conexión;*



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

- d) la política de equipaje;*
- e) la política de cancelaciones y reembolsos;*
- f) las tasas, impuestos y todo cargo que recaiga sobre la tarifa y;*
- g) cualquier otro aspecto relacionado con las características esenciales del servicio o las condiciones de su comercialización.*

### *2. Previamente a la ejecución del servicio:*

- a) cualquier modificación en los horarios y/o en el itinerario del vuelo y;*
- b) los derechos del pasajero en caso de modificaciones, retrasos, cancelaciones o denegación de embarque por sobreventa.*

### *3. Durante la ejecución del transporte:*

- a) el procedimiento de embarque y cualquier cambio en las condiciones del vuelo;*
- b) la información necesaria para su seguridad y;*
- c) cualquier modificación en los horarios y/o el itinerario.*

*ARTÍCULO 138 quinqués.- El transportador, salvo en casos de fuerza mayor, debe cumplir con los horarios y los itinerarios publicados e indicados en el contrato. La modificación por parte del transportador de los horarios y/o Del itinerario indicados en el contrato faculta al pasajero, a su libre elección a:*

- a) aceptar los cambios efectuados por el transportador;*
- b) rescindir el contrato con derecho a la restitución de lo pagado, sin perjuicio de los efectos producidos, considerando la integridad del contrato;*
- c) sustituir el billete afectado por un billete de fecha abierta para su uso posterior o;*
- d) exigir el cumplimiento del contrato a través de cualquier otro vuelo disponible del mismo transportador hacia su destino. En este caso, el transportador podrá ofrecer al pasajero realizar el trayecto afectado mediante los servicios de otro transportador o por otro medio de transporte.*

*En cualquier caso, cuando la tarifa y demás cargos del vuelo sustituto excedan el valor del billete original, el pasajero no deberá abonar ninguna tarifa o cargo adicional.*

*ARTÍCULO 138 sexies.- Adicionalmente a lo establecido en el artículo anterior, los pasajeros tendrán derecho a una compensación en los términos del artículo 138 septies en caso de:*

- a) denegación de embarque por sobreventa;*
- b) cancelación del vuelo informado con antelación menor a CUARENTA Y OCHO (48) horas, cuando se deba a razones operativas, técnicas o comerciales atribuibles al transportador o;*
- c) retraso del vuelo superior a CUATRO (4) horas, cuando se deba a razones operativas, técnicas o comerciales atribuibles al transportador.*

*Cuando el transportador prevea que tendrá que denegar el embarque de uno o más pasajeros por sobreventa, podrá pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportador.*



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*ARTÍCULO 138 septies.- La compensación prevista en el artículo anterior será equivalente a VEINTICINCO CENTÉSIMAS (0,25) argentino oro para vuelos nacionales, CINCUENTA CENTÉSIMAS (0,50) argentino oro para vuelos regionales y UN (1) argentino oro para los demás vuelos.*

*La aceptación de la compensación por parte del pasajero implica la renuncia a realizar acciones por el mismo hecho.*

*ARTÍCULO 138 octies.- Cuando tenga lugar alguno de los supuestos previstos en el artículo 138 sexies y el pasajero opte por viajar en el vuelo demorado o en el siguiente vuelo disponible hacia su destino, el transportador deberá proporcionar los siguientes servicios asistenciales:*

- a) comunicaciones locales y al punto de destino;*
- b) comidas y refrigerios de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo;*
- c) alojamiento en hotel de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo y;*
- d) traslado desde y hacia el aeropuerto.*

*ARTÍCULO 138 nonies.- Los pasajeros podrán presentar sus reclamos de derechos individuales que versen sobre conflictos relacionados con el incumplimiento de las disposiciones del Título VI de la ley 17.285 (Código Aeronáutico), sus normas reglamentarias y resoluciones que en consecuencia se dicten, a través del Sistema Electrónico de Resolución de Conflictos y el Servicio de Conciliación Previa en las Relaciones de Consumo (COPREC) creados por la ley 26.993 en iguales términos a los consumidores y usuarios en lo que respecta a conflictos en las relaciones de consumo.*

*La presentación y trámite de los reclamos será facultativa y gratuita para los pasajeros y obligatoria para los transportadores.*

*ARTÍCULO 138 decies.- La autoridad de aplicación de la ley 26.993 será competente para homologar, rechazar o formular observaciones a los acuerdos conciliatorios logrados y a aplicar multas por incomparecencia a los transportadores, en iguales términos a lo que respecta a conflictos en las relaciones de consumo.*

*ARTÍCULO 138 undecies.- Si el proceso de conciliación a que hace referencia el artículo anterior concluyera sin acuerdo de partes, el conciliador labrará un acta que deberá suscribir junto a todos los comparecientes, en la que se hará constar el resultado del procedimiento, y de la que deberá remitir una copia a la autoridad de aplicación de la ley 26.993 en el término de dos (2) días.*

*ARTÍCULO 138 duodecies.- Los acuerdos celebrados y homologados en virtud de las disposiciones del presente Capítulo tendrán valor de título ejecutable.*

*ARTÍCULO 138 terdecies.- En caso de incumplimiento de acuerdos conciliatorios homologados serán aplicables al transportador inobservante las disposiciones establecidas por el artículo 46 de la ley 24.240.*



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

*ARTÍCULO 138 quaterdecies.- La autoridad de aplicación de la ley 26.993 deberá remitir la información recabada en el marco de reclamos presentados en virtud de las disposiciones del presente Capítulo a la autoridad aeronáutica a efectos de que esta lleve adelante las actuaciones administrativas dirigidas a verificar si se produjeron infracciones y, en su caso, imponga las sanciones correspondientes.”*

**Artículo 3°.-** La conclusión del proceso conciliatorio previsto en el presente Capítulo sin acuerdo exime a las partes del cumplimiento de la obligación de mediación previa establecida por la ley 26.589.

**Artículo 4°.-** La autoridad aeronáutica deberá publicar y mantener actualizada mensualmente la siguiente información relacionada con la calidad de los servicios de transporte aéreo regular internos e internacionales de pasajeros y equipajes que exploten en el país las empresas de bandera nacional y extranjera:

1. Las tasas de cancelación y cumplimiento horario de las operaciones aéreas que efectúen cada uno de los transportadores.
2. La cantidad de reclamos recibidos por los pasajeros por conflictos con transportadores y su objeto.
3. Las sanciones aplicadas a los transportadores, su monto y el motivo de la sanción.

Los transportadores deberán suministrar a la autoridad aeronáutica, la información necesaria para el cumplimiento de la obligación prevista en el presente artículo.

**Artículo 5°.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

**JUAN MANUEL LÓPEZ**

**MAXIMILIANO FERRARO**

**VICTORIA BORREGO**

**MARCELA CAMPAGNOLI**

**MÓNICA FRADE**

**PAULA OLIVETO LAGO**



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### **FUNDAMENTOS**

Señor presidente:

El presente proyecto de ley tiene como objetivo abordar un aspecto pendiente de nuestra legislación: la protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo de pasajeros. Aunque las relaciones entre pasajeros y transportadores aéreos (aerolíneas) están marcadas por las mismas asimetrías económicas y de información que justificaron la creación del régimen tuitivo del derecho del consumidor, nuestro ordenamiento ha adoptado un enfoque restrictivo en este ámbito. Esto ha dejado a los pasajeros aéreos expuestos a niveles de protección insuficientes, en claro contraste con lo que sucede con el resto de los consumidores y usuarios.

En este contexto, el proyecto que hemos elaborado propone la incorporación al Código Aeronáutico de un capítulo que consagra los derechos de los pasajeros aéreos, permitiendo equiparar su protección legal con la que actualmente rige para los demás consumidores y usuarios sin comprometer la autonomía e internacionalidad del derecho aeronáutico. Asimismo, busca resolver los obstáculos que los pasajeros aéreos enfrentan en términos de acceso a la reparación de los daños ocasionados por los transportadores, mediante la inclusión de indemnizaciones estandarizadas y la implementación de mecanismos de resolución de conflictos.

Frente a las falencias identificadas en el ejercicio de la facultad de fiscalización por parte de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), el proyecto introduce nuevas obligaciones a la autoridad aeronáutica dirigidas a fortalecer su rol como organismo encargado de velar por la mejora de la calidad y eficiencia de los servicios prestados por los transportadores, y de asegurar el respeto por el derecho de los pasajeros aéreos.

Como es sabido, la reforma constitucional de 1994 incorporó a nuestra Constitución Nacional, los derechos de los consumidores y usuarios y encomendó a las autoridades a proveer a la protección de esos derechos y a asegurar la calidad y eficiencia de los servicios públicos. Además, estableció que la legislación deberá prever procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos comprendiendo, de esta manera, no solo al derecho sustantivo sino también a los instrumentos necesarios para su efectivo goce.

De este modo, la reforma constitucional consolidó el camino trazado un año antes con la sanción de la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor. Sin embargo, a pesar de los avances logrados en este ámbito del derecho, el servicio de transporte aéreo de pasajeros continúa siendo excluido, como consecuencia de la falta de consensos.

Al respecto, vale recordar que el ámbito de aplicación de la Ley 24.240 se extiende a la totalidad de las relaciones de consumo, contando únicamente con dos excepciones: los servicios de profesionales liberales que requieran para su ejercicio título universitario y matrícula, y los contratos de transporte aéreo. En el caso de estos últimos, desde su redacción original, la ley estableció en su artículo 63 que *"para el supuesto de contrato de transporte aéreo, se aplicarán*



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*las normas del Código Aeronáutico, los tratados internacionales y, supletoriamente, la presente ley [Ley de Defensa del Consumidor]"*.

En virtud de este artículo, las disposiciones contenidas en la Ley 24.240 sólo resultaron aplicables a las relaciones entre pasajeros y transportadores cuando el Código Aeronáutico, sus normas reglamentarias y los tratados internacionales no se pronunciaban sobre el asunto en conflicto. Esto ha generado importantes dificultades para conocer el alcance de los derechos y obligaciones inherentes a cada una de las partes.

En ese marco, se ha discutido la conveniencia de la plena aplicación de la Ley de Defensa del Consumidor a los contratos de transporte aéreo. Tal es así que en el año 2008 el Congreso derogó a través de la ley 26.361 el artículo referido a los contratos aéreos sujetándolos a la normativa consumeril en los mismos términos que los demás contratos de consumo. Sin embargo, este punto fue observado por el Decreto 565/2008, que terminó excluyendo a los pasajeros aéreos de la mayor parte de los derechos de consumo.

Compartimos el análisis de la Dra. Kemelmajer de Carlucci quien, apoyándose en la doctrina y la jurisprudencia, defendió el veto parcial al considerar que no era procedente la prevalencia de un régimen interno, como lo es el de la Ley de Defensa del Consumidor, por sobre un régimen jurídico especial, internacional, uniforme, autónomo e imperativo como el aeronáutico.<sup>1</sup> No obstante, es igualmente inaceptable que, amparándose en estas características del derecho aeronáutico, los derechos de los pasajeros aéreos hayan quedado en un vacío normativo que los expone al total desamparo de sus derechos. Esta situación no sólo incumple los estándares del artículo 42 de la Constitución Nacional, sino que constituye una discriminación injustificada en comparación con la protección recibida por los demás consumidores y usuarios. En efecto, consideramos la total compatibilidad entre el respeto de la especialidad del derecho aeronáutico con la consagración de derechos de los pasajeros en las normas particulares aplicables.

Vale señalar que, tanto el Código Aeronáutico como la Resolución 1532/98 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos regulan el contrato de transporte aéreo de pasajeros y equipajes, estableciendo un conjunto de derechos y obligaciones para las partes. Si bien ambos textos normativos han sido objeto de modificaciones en los últimos años, las disposiciones relacionadas con los derechos de los pasajeros se han mantenido sin alteraciones significativas. En este contexto, el presente proyecto propone robustecer la protección de los pasajeros en el Código Aeronáutico, así como avanzar en la actualización de la normativa vigente, alineando nuestro ordenamiento aeronáutico en materia de derechos de los pasajeros con las tendencias legislativas en el mundo.

Uno de los primeros aspectos que aborda el proyecto es la cuestión del derecho a la información de los pasajeros aéreos. Es importante recordar que el acceso a información

---

<sup>1</sup> Kemelmajer de Carlucci, Aída, "Consumidores y Responsabilidad Civil en el Transporte Aero comercial, Subsidiariedad de la Ley de Defensa del Consumidor frente a las normas del Derecho Aeronáutico", C.E.D.A.E. on line.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

adecuada y veraz es uno de los pilares fundamentales en materia de defensa del consumidor y se encuentra expresamente previsto en el artículo 42 de la Constitución Nacional. Este derecho busca compensar la vulnerabilidad cognoscitiva de los consumidores y usuarios, permitiéndoles tomar decisiones informadas sobre el producto o servicio que mejor se ajusta a sus preferencias, protegiendo así sus intereses económicos.

En este sentido, el proyecto consagra de manera general el derecho de los pasajeros a recibir información clara, precisa y detallada en todas las etapas de la relación con los transportadores. Además, establece una enumeración no taxativa, como contenido mínimo, de la información que los prestadores del servicio deben proporcionar. Asimismo, se propone la modificación del artículo 115 del Código Aeronáutico, ampliando la cantidad de información que debe ser indicada en el billete de pasaje emitido por el transportador al pasajero.

Por otro lado, queremos mejorar la calidad de la información proporcionada por la ANAC a los usuarios y al mercado en general. Aunque la Resolución N° 1195/2016 había establecido un sistema para evaluar y publicar trimestralmente el cumplimiento horario de las operaciones aéreas, la publicación de dicha información fue suspendida en 2020 y finalmente derogada en septiembre de 2024 por la Resolución N° 290/2024. Esta situación ha privado a los consumidores de un indicador clave sobre la puntualidad de las aerolíneas, afectando su capacidad para tomar decisiones informadas. Por ello, proponemos que la ANAC retome la publicación de información detallada sobre retrasos, cancelaciones, reclamos de pasajeros y sanciones a efectos de generar una mayor competencia entre las aerolíneas, incentivando mejoras en la calidad del servicio y en las tasas de puntualidad de todos los operadores del sistema.

Otro de los aspectos abordados por el proyecto es el derecho de los pasajeros en caso de modificaciones al horario y/o itinerario contratados. Nuestra propuesta consiste en asimilar toda alteración por parte del transportador al incumplimiento contractual del artículo 10 bis de la Ley 24.240. Así, el proyecto incorpora en el Código Aeronáutico la obligación del transportador de cumplir con los horarios y/o itinerarios pactados. En caso de modificaciones, el pasajero podrá optar libremente entre las siguientes alternativas: i) aceptar los cambios efectuados por el transportador; ii) rescindir el contrato con derecho a la restitución de lo pagado; iii) sustituir el billete afectado por un billete de fecha abierta para su uso posterior; o iv) exigir el cumplimiento del contrato a través de cualquier otro vuelo disponible hacia su destino.

Adicionalmente, cuando la modificación se origine en razones atribuibles al transportador y consista en una cancelación informada con menos de 48 horas de anticipación, un retraso superior a cuatro horas o una denegación de embarque por sobreventa, el proyecto prevé el derecho de los pasajeros a obtener una compensación. La cuantía de esta compensación se determina en el mismo texto de la norma, en función de si se trata de un vuelo nacional, regional o de muy larga distancia.

La compensación que proponemos tiene la naturaleza de una indemnización estandarizada, donde el mismo texto jurídico presume la extensión del daño. Este tipo de



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

compensaciones se ha adoptado para el caso de cancelaciones, demoras y denegación de embarque en varias legislaciones, como las de la Unión Europea<sup>2</sup>, Comunidad Andina<sup>3</sup>, Chile<sup>4</sup>, Brasil<sup>5</sup> y México<sup>6</sup>, entre otras. La ventaja de este instrumento es que reduce la litigiosidad, ya que exime a los pasajeros de la necesidad de acudir a los tribunales para acreditar el daño y obtener la indemnización, dado que el daño y su extensión ya están previstos en el mismo texto jurídico.

La incorporación de esta compensación permitiría a los pasajeros aéreos afectados por cancelaciones, demoras o denegación de embarque optar por una indemnización estandarizada, que operará de manera automática una vez ocurrida la contingencia, o bien acudir a la justicia si consideran que los daños son superiores a los previstos en el texto normativo, donde podrán demostrar su extensión a través de los mecanismos tradicionales de prueba.

Como es sabido, uno de los obstáculos que enfrentan los consumidores y usuarios para acceder a la reparación integral es que, en la mayoría de los casos, los daños producidos en el marco de las relaciones de consumo son de muy baja cuantía. En efecto, la indemnización que podría obtenerse al acudir a los tribunales no constituye un incentivo suficiente para afrontar los costos de transitar dicho proceso. Esto suele resultar en el desistimiento de los consumidores de iniciar acciones legales, lo que los obliga a asumir los costos del incumplimiento de los proveedores.

Consciente de esta problemática, el legislador ha implementado diversas herramientas para proteger a los consumidores y usuarios, como el beneficio de litigar sin gastos, la legitimación de asociaciones de consumidores y mecanismos alternativos de resolución de conflictos. Sin embargo, los pasajeros aéreos han sido históricamente excluidos de estos institutos.

Actualmente, cuando un pasajero enfrenta un conflicto con una aerolínea, debe sortear varios obstáculos. Primero, debe determinar si la disputa se refiere a un incumplimiento del Código Aeronáutico y su normativa reglamentaria. Si es así (por ejemplo, en casos de equipaje, cancelaciones, demoras o denegación de embarque), puede presentar una denuncia ante la

---

<sup>2</sup> Reglamento (CE) N° 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, de 11 de febrero de 2004. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1476179175834&uri=CELEX:32004R0261>

<sup>3</sup> Decisión N° 619 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Normas para la Armonización de los Derechos y Obligaciones de los Usuarios, Transportistas y Operadores de los Servicios de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina, de 15 de julio de 2005. Disponible en: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/Decisiones/DEC619s.asp>

<sup>4</sup> Ley N° 20831 de la República de Chile por la que se modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos, promulgada el 17 de abril de 2015. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1076821>

<sup>5</sup> Resolución N° 400 de la Agencia Nacional de Aviación Civil por la que se establecen las condiciones generales de transporte aéreo, de 13 de diciembre de 2016. Disponible en: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016>

<sup>6</sup> Ver Procuraduría Federal de Defensa del Consumidor de México, Derechos de los Pasajeros y Políticas de Compensación de Aerolíneas. Disponible en: <https://www.profeco.gob.mx/politicaviacion/>





## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

ANAC, la cual iniciará un proceso administrativo para verificar el incumplimiento y evaluar la imposición de sanciones. Sin embargo, este procedimiento no incluye una instancia de conciliación entre las partes ni busca resolver el conflicto o reparar el daño sufrido por el pasajero. En consecuencia, la única opción que le queda al pasajero es recurrir a la vía judicial, con los costos y dificultades que ello implica.

Por otro lado, si el conflicto no está regulado por la normativa aeronáutica (por ejemplo, en casos relacionados con promociones, cobros o programas de millas), el pasajero puede presentar su reclamo ante la autoridad de defensa del consumidor, que puede aceptar o rechazar el caso según su interpretación de la normativa aplicable.

Por estas cuestiones, el proyecto de ley propone -además de las compensaciones estandarizadas- que los pasajeros aéreos puedan canalizar sus conflictos con los transportadores ante el Servicio de Conciliación Previa en las Relaciones de Consumo (COPREC) en las mismas condiciones que el resto de los consumidores y usuarios y sin importar si el incumplimiento se relaciona con el Código Aeronáutico o con disposiciones de derecho del consumidor.

Como en cualquier caso de COPREC, los acuerdos alcanzados en esta instancia serán homologados por la autoridad de aplicación, adquiriendo el valor de título ejecutivo. A su vez, en el caso de cierre de la instancia sin acuerdo, el pasajero tendrá el derecho de llevar su demanda a los tribunales, sin necesidad de pasar por una mediación prejudicial. Además, de producirse la incomparecencia del transportador, la autoridad de aplicación podrá imponer las sanciones correspondientes.

En cuanto a las sanciones administrativas, el proyecto preserva la competencia de la autoridad aeronáutica para fiscalizar y sancionar el cumplimiento de la normativa aeronáutica por parte de las aerolíneas. En este contexto, se establece que el COPREC deberá remitir a la ANAC toda la información relacionada con los conflictos tramitados, permitiendo que la autoridad aeronáutica avance con las actuaciones administrativas correspondientes e imponga las sanciones pertinentes, mientras las partes intentan resolver el conflicto mediante el proceso de conciliación del COPREC.

Por último, es relevante destacar que, tras cuatro años de una política aerocomercial deficiente, el Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) 70/2023 implementó una reducción en la intensidad regulatoria, con el objetivo de promover un mayor dinamismo y flexibilidad en el sector. No obstante, en lo que respecta a la protección de los derechos de los pasajeros, el DNU solo estableció que *"la autoridad aeronáutica deberá sancionar un reglamento relativo a la protección de los derechos del pasajero"*, el cual, al momento de la presentación del presente proyecto, aún no había sido emitido.

Como resultado de los últimos cambios, los transportadores ahora operan en condiciones de competencia dentro de un marco regulatorio adecuado. Con la normalización de esta situación, resulta oportuno avanzar en la consagración de los derechos de los pasajeros aéreos y



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

en la incorporación de mecanismos que garanticen su pleno ejercicio. Por estos motivos solicitamos nos acompañen en el presente proyecto.

**JUAN MANUEL LÓPEZ**

**MAXIMILIANO FERRARO**

**VICTORIA BORREGO**

**MARCELA CAMPAGNOLI**

**MÓNICA FRADE**

**PAULA OLIVETO LAGO**