ADMINISTRACIÓN NACIONAL

de

AVIACIÓN CIVIL

*

PROYECTO

de

CÓDIGO AERONÁUTICO

*

PROYECTO ICAO-ARG/07/803
(Consultoría aprobada por el CONICET:
Res. DC. 3783 del 28 diciembre de 2009)

Prof. Dra. Griselda D. Capaldo
Buenos Aires, 03 de diciembre de 2010

Señor Director
Dirección Legal, Técnica y Administrativa
de la Administración Nacional de Aviación Civil
Dr. Rómulo Chiesa

S / D
_____

Buenos Aires, 03 de diciembre de 2010

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de entregarle un (1) ejemplar impreso y un (1) CD del proyecto definitivo de Código Aeronáutico para la República Argentina, cuya redacción me fuera encomendada por el contrato de consultoría suscripto con la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI- bajo el PROYECTO ICAO-ARG/07/803, el que a su vez fuera autorizado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas – CONICET - por Res. DC. 3783/09.

La presentación de este proyecto definitivo fue precedida por la entrega de un anteproyecto el día 28 de julio de 2010, al que se sumó la entrega de nuevas copias el 20 de setiembre próximo pasado. En esa oportunidad también le hice llegar un (1) dossier en el que acompañé copia de la documentación respaldatoria más relevante de la actividad que desarrollé entre octubre de 2009 (comenzando con las notas al CONICET y a la Facultad de Derecho de la UBA por las que solicité autorización para realizar esta experticia) y julio de 2010 (en que se entregó el primer anteproyecto de Código).

Con la presentación de aquel anteproyecto me ajusté al cronograma que presenté oportunamente y que fuera avalado por la OACI.

Con la entrega de esta versión definitiva queda cumplido el contrato suscripto el año anterior.

En ella se recogen gran parte de las propuestas formuladas por las distintas dependencias de la ANAC que respondieron a la encuesta que les hiciera llegar en noviembre de 2009. La misma encuesta fue recibida por JURCA (Cámara de Compañías Aéreas en Argentina), el ORSNA, las empresas AA2000 y London Supply (concesionarias de diferentes aeropuertos del país), el INDAE y por reconocidos catedráticos de ingeniería aeronáutica así como profesionales que representan los intereses de las compañías de seguros (como HSBC, por ejemplo). También se llevaron a cabo numerosas entrevistas con informantes clave de la Asociación Aerostática Argentina, de las cinco Fuerzas de Seguridad (Prefectura Naval Argentina, Gendarmería Nacional, Policía Federal, Policía de Seguridad Aeroportuaria y Servicio Penitenciario

Federal), y particularmente del Registro Nacional de Aeronaves y de la Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea.

A esa actividad le siguieron la ronda de cuatro reuniones realizadas durante el mes de noviembre, una en la ANAC y las tres siguientes en la sede del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales A. L. Gioja, de la Facultad de Derecho de la UBA, todas ellas impulsadas por usted desde la Dirección Legal a su cargo.

Para elaborar esta versión definitiva también se tomaron en cuenta varios proyectos y anteproyectos previos de reforma al Código Aeronáutico, tales como el del año 1996 presentado por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco, el del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE, el del año 2000 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, el del año 2001 elaborado por la suscripta para el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, el del año 2004 presentado por el Senador Nacional Jorge Vanossi, y finalmente el del año 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en el que también participara quien suscribe. Igualmente se consideraron las reformas mínimas parciales propuestas por el Senador Nacional Julio Humada en 2001 y por los Senadores Nacionales Liliana B. Fellner, Ana M. Corradi de Beltrán y Roberto F. Ríos en 2009.

También fueron tomados en cuenta como documentos de consulta la legislación aeronáutica de Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, España, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Panamá, Uruguay y Venezuela, así como algunas normas de la Unión Europea. Dentro de la legislación análoga se consideraron algunos institutos regulados por el Derecho Marítimo, por el Derecho Aduanero, por el Derecho del Mar y por el Derecho Penal. Finalmente, se armonizaron las normas del proyecto con las pertinentes de todos los convenios internacionales de los que la Argentina es Estado parte en materia aeronáutica.

Solicito que, por su intermedio, se eleven las presentes actuaciones al Señor Administrador Nacional de Aviación Civil, Dr. Alejandro Granados.

Concluyo esta nota con mi sincero agradecimiento a su gestión por el apoyo, esfuerzo e impulso dado para la concreción exitosa de este Proyecto de Código Aeronáutico para la República Argentina.

Le saludo con la consideración más distinguida.

Dra. Griselda D. Capaldo
Investigadora del CONICET
Profesora de la UBA

Señor Director
Dirección Legal, Técnica y Administrativa
Dr. Rómulo Chiesa

S / D

_____

Buenos Aires 20 de setiembre de 2010

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de entregarle un (1) tercer ejemplar del primer anteproyecto de Código Aeronáutico para la República Argentina, cuya redacción me fuera encomendada por el contrato de consultoría suscripto con la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI- bajo el PROYECTO ICAO-ARG/07/803, el que a su vez fuera autorizado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas – CONICET - por Res. DC. 3783.

Esa primera entrega se ajusta al cronograma oportunamente presentado y avalado por la OACI. La versión definitiva será entregada el 31 de octubre próximo.

Se deja constancia que los dos (2) ejemplares anteriores fueron entregados el 28 de julio de 2010, según consta en la fotocopia adjunta.

También le hago entrega de un (1) dossier en el que se acompaña copia de la documentación respaldatoria más relevante de la actividad desarrollada por la suscripta entre octubre de 2009 (comienza con las notas al CONICET y a la Facultad de Derecho de la UBA solicitando autorización para realizar esta experticia) y julio de 2010 (en que se entregó el primer anteproyecto de Código.

Le saludo con la consideración más distinguida.

Prof. Dra. Griselda D. Capaldo
Investigadora del CONICET
Profesora de la UBA

Señor Director
Dirección Legal, Técnica y Administrativa
Dr. Alfredo Porras

S / D

Buenos Aires 28 de julio de 2010

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de entregarle dos (2) ejemplares del primer anteproyecto de Código Aeronáutico para la República Argentina, cuya redacción me fuera encomendada por el contrato de consultoría suscripto con la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI- bajo el PROYECTO ICAO-ARG/07/803, el que a su vez fuera autorizado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas – CONICET - por Res. DC. 3783.

Esta primera entrega se ajusta al cronograma oportunamente presentado y avalado por la OACI. La versión definitiva será entregada el 31 de octubre próximo y tomará en cuenta las propuestas de modificación que las distintas dependencias de la ANAC aconsejen.

Le saludo con la consideración más distinguida.

Recibí 28/07/10

Dr. Alfredo Rafael PORRAS
Director de Asuntos Jurídicos
Administración Nacional de Aviación Civil

Dra. Griselda D. Capaldo
Investigadora del CONICET

PROYECTO

de

CÓDIGO AERONÁUTICO

PROYECTO ICAO-ARG/07/803
(Consultoría aprobada por el CONICET:
Res. DC. 3783 del 28 diciembre de 2009)

Buenos Aires, 03 de diciembre de 2010

ANTEPROYECTO de CÓDIGO AERONÁUTICO

Autora y Coordinadora: Dra. Griselda D. Capaldo
PROYECTO ICAO-ARG/07/803
(Consultoría aprobada por el CONICET:
Res. DC. 3783 del 28 diciembre de 2009)

INDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 7

TÍTULO I
Disposiciones generales 30
CAPÍTULO I
Ámbitos de aplicación y fuentes 30
CAPÍTULO II
Ley aplicable, jurisdicción y competencia 32

TÍTULO II
Circulación aérea 37
CAPÍTULO I
Reglas generales 37
CAPÍTULO II
Entrada y salida de aeronaves 42

TITULO III
Infraestructura y Servicios de Navegación Aérea 47
CAPÍTULO I
Reglas generales 47
CAPÍTULO II
Aeródromos 48
CAPÍTULO III
Servicios de Navegación Aérea 49
CAPÍTULO IV
Preservación del medio ambiente 50
CAPÍTULO V
Limitaciones al dominio 51
CAPÍTULO VI
Seguridad operacional 54

TITULO IV
Aeronaves 57
CAPÍTULO I
Concepto 57
CAPÍTULO II
Clasificación 57
CAPÍTULO III
Inscripción, matriculación, nacionalidad y aeronavegabilidad 58
CAPÍTULO IV
Registro Nacional de Aeronaves 63
CAPÍTULO V
Propiedad de aeronaves 65
CAPÍTULO VI
Construcción de aeronaves 67
CAPÍTULO VII
Hipoteca..... 68
CAPÍTULO VIII
Privilegios 71
CAPÍTULO IX
Embargos y otras medidas cautelares
Sección A - Embargo..... 74
Sección B – Inmovilización de aeronaves 74
CAPÍTULO X
Pérdida y abandono de aeronaves 75

TÍTULO V
Personal aeronáutico 77
CAPÍTULO I
Reglas generales 77
CAPÍTULO II
Comandante de aeronaves 78
CAPÍTULO III
Jefe y encargado de aeródromo 81

TÍTULO VI
Explotador 82
Sección A
Explotador de aeronaves 82
Sección B
Explotador de aeródromos 82

TÍTULO VII
Contratos
CAPÍTULO I
Contratos sobre la aeronave 83

Sección A
Locación de aeronaves 83
Sección B
Fletamento de aeronaves 85
Sección C
Intercambio de aeronaves 86
Sección D
Leasing de aeronaves 87

CAPÍTULO II
Contrato de transporte
Sección A
Definiciones 90
Sección B
Transporte de pasajeros y de equipajes 91
Sección C
Transporte de carga 92
Sección D
Transporte de carga postal 97
Sección E
Transportes especiales 98

CAPÍTULO III
Contrato de trabajo aéreo 99

TITULO VIII
Aeronáutica comercial
CAPÍTULO I
Reglas generales 101
CAPÍTULO II
Servicios de transporte aéreo interno 104
CAPÍTULO III
Servicios de transporte aéreo internacional 107
CAPÍTULO IV
Código compartido 108
CAPÍTULO V
Sistemas de distribución de servicios
Sección A
Reglas generales 109
Sección B
Sistemas computarizados de reserva 110
CAPÍTULO VI
Fiscalización de las actividades aeronáuticas comerciales 112
CAPÍTULO VII
Suspensión y extinción de los permisos de operación 113
CAPÍTULO VIII
Subvenciones 115
CAPÍTULO IX
Control de la competencia 115

CAPÍTULO X
Derechos de los usuarios 117

TÍTULO IX
Aeroclubes y otras actividades aéreas privadas
CAPÍTULO ÚNICO 119

TÍTULO X
Responsabilidad
CAPÍTULO I
Responsabilidad en el transporte oneroso 121
Sección A
Daños a los pasajeros y al equipaje 121
Sección B
Daños a la carga 122
Sección C
Retraso 124
Sección D
Exoneración de responsabilidad 124
Sección E
Límites de responsabilidad en el transporte de personas, equipajes y cosas 125
Sección F
Cláusula de actualización automática 130
Sección G
Protesta 130
CAPÍTULO II
Transporte sucesivo 131
CAPÍTULO III
Transporte combinado 132
CAPÍTULO IV
Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual ...133
CAPÍTULO V
Responsabilidad en el transporte gratuito 136
CAPÍTULO VI
Daños causados a terceros en la superficie 136
Cláusula de actualización automática 140
CAPÍTULO VII
Responsabilidad en el abordaje aéreo 141
Sección A
Concepto 141
Sección B
Daños causados a aeronaves, personas y cosas embarcadas 142
Sección C
Daños causados a terceros en la superficie 143
CAPÍTULO VIII
Responsabilidad del explotador del aeródromo 143

CAPÍTULO IX
Responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo 146
CAPÍTULO X
Responsabilidad del constructor de aeronaves 150
CAPÍTULO XI
Responsabilidad en el trabajo aéreo,
de los aeroclubes y de otras actividades aéreas privadas 153

TÍTULO XI
Búsqueda, asistencia y salvamento
CAPÍTULO UNICO 154

TÍTULO XII
Investigación de accidentes e incidentes graves de aviación
CAPÍTULO ÚNICO 159

TÍTULO XIII
Seguros
CAPÍTULO ÚNICO 163

TÍTULO XIV
Fiscalización y procedimiento
CAPÍTULO ÚNICO 166

TÍTULO XV
Prescripción
CAPÍTULO ÚNICO 168

TÍTULO XVI
Infracciones y delitos
CAPÍTULO I
Infracciones 171
CAPÍTULO II
Delitos 173
Sección A
Delitos relativos a las aeronaves 173
Sección B
Delitos relativos al comandante de la aeronave, los miembros de la tripulación
y a los que cumplen funciones aeronáuticas 175
Sección C
Delitos que afectan al tráfico aéreo y a la seguridad de la aeronavegación 176
Sección D

Delitos internacionales y contra la seguridad de la aviación civil.....178
Sección E
Delitos internacionales y contra el apoderamiento ilícito de aeronaves.....180
Sección F
Delitos relativos a los pasajeros.....181
Sección G
Disposiciones comunes 181

TÍTULO XVII
Disposiciones finales 183

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Necesidad de la reforma

Pasados ya cuarenta y tres años desde que el Código Aeronáutico fue promulgado (ley 17.285/67), la necesidad de su actualización legislativa es un objetivo incuestionable.

Su actual obsolescencia ha dado abrigo al desarrollo de prácticas proto-consuetudinarias, a veces un tanto erráticas, y a un reglamentarismo que -por difuso y superpuesto- peca de poco ortodoxo. A lo largo de casi cuatro décadas y media, además, han aparecido nuevas figuras o se ha completado el diseño de otras que obviamente no fueron previstas por el legislador o sólo lo fueron parcialmente.

Sabido es también que toda diacronía entre el derecho y la realidad genera disfunciones, sea conceptuales, procesales, o institucionales, que poco a poco horadan la certeza y seguridad jurídicas.

A lo largo de estas cuatro décadas se impulsaron, desde diversos foros, varios proyectos y anteproyectos de reforma, tales como el del año 1996 presentado por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco, el del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE, el del año 2000 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, el del año 2004 presentado por el Senador Nacional Jorge Vanossi, y finalmente el del año 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial. También se consideraron las reformas mínimas parciales propuestas por el Senador Nacional Julio Humada en 2001 y por los Senadores Nacionales Liliana B. Fellner, Ana M. Corradi de Beltrán y Roberto F. Ríos en 2009. Todos ellos fueron tomados en cuenta como documentos de consulta, junto a la legislación aeronáutica de Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, España, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Panamá, Uruguay y Venezuela, así como algunas normas de la Unión Europea y otros plexos análogos procedentes del Derecho Marítimo y del Derecho Aduanero.

El Código de 1967, con un ámbito de aplicación en razón de la materia y del espacio más dilatado que el señalado por su predecesor, aprobado en 1954 por ley 14.357, ha regulado la aeronáutica civil durante las últimas cuatro décadas y media, al cabo de las cuales la Argentina ha reformado su Constitución, estableciendo una nueva jerarquía en el régimen de fuentes que difiere substancialmente de la anterior merced al sitial preferente que se le asignó a los tratados internacionales, y ha prestado su consentimiento en obligarse hacia los Convenios de Tokio de 1963, La Haya de 1970, Montreal de 1971, Roma de 1933, de Marcación de Explosivos Plásticos de 1991, los cuatro Protocolos Adicionales de Montreal de 1975, el Protocolo Complementario de Montreal de 1988 y el Convenio de Montreal de 1999, además de la sustancial reforma al Convenio de Chicago de 1944 introducida a través de su nuevo artículo 83 bis.

A esta variada gama de documentos vinculantes debe sumarse la novedad operatoria introducida por el sistema computarizado de reservas aerocomerciales, el *code-sharing*, el leasing aeronáutico, la seguridad operacional, los derechos de los consumidores frente a la posición dominante de los *megacarriers*, la responsabilidad del fabricante de aeronaves, el nuevo diseño de explotación aeroportuaria en manos de concesionarios privados y la injustificada permanencia de los límites cuantitativos de responsabilidad civil del transportador y del explotador en caso de daños a las personas, sin descuidar el tema de la creciente demanda social frente al impacto ambiental provocado por la aviación, que excede en mucho al tradicional problema del ruido. Finalmente, no es menor la nueva distinción entre los conceptos de defensa nacional y de seguridad interior, con indiscutidas consecuencias jurídicas en la clasificación de aeronaves públicas.

Ambos parámetros, esto es, el nuevo encuadre normativo aportado tanto por la Constitución Nacional como por varios convenios internacionales ratificados con posterioridad a 1967, sumado a una novedosa práctica consuetudinaria, han instalado un escenario aeronáutico que difiere tanto cualitativa como cuantitativamente del imperante hace cuatro décadas y media.

Todos estos parámetros son indicadores objetivos que señalan la conveniencia de reformar el Código vigente.

Principios Rectores y Metodología

Por considerar que los indicadores de oportunidad, conveniencia y necesidad de la reforma legislativa del Código Aeronáutico están fundados, corresponde hacer referencia a los principios jurídicos que impregnan el proyecto, previa revisión global de su contenido, para luego abordar las cuestiones metodológicas.

I.- Principios rectores

En la preparación del proyecto de reforma se han seguido tres principios rectores: la codificación de las prácticas consuetudinarias en materia aeronáutica, la armonización de las normas internas con los convenios específicos ratificados por la República, el desarrollo progresivo de ciertos aspectos claves de la materia tanto en el orden interno como en el internacional.

A) La codificación de las prácticas consuetudinarias observadas en las últimas décadas en el campo de la aeronáutica civil se materializa en la nueva regulación dada a los procedimientos de inscripción y matriculación de aeronaves, en la aceptación de la matrícula del explotador, en los privilegios que tienen su asiento sobre las aeronaves, en los elementos que integran la noción de infraestructura aeronáutica, en el contrato de fletamento o en el de leasing, en la emisión electrónica de billetes de pasaje aéreo y de cartas de porte. También se recogieron diversas prácticas consuetudinarias al legislar sobre los sistemas de distribución de servicios, sobre los casos de transporte sucesivo, combinado, y contractual y de hecho, o sobre las prácticas seculares relativas a las

remuneraciones, gastos e indemnizaciones generados por las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento.

B) Se ha profundizado la armonización entre el orden interno y el internacional a través del principio de uniformidad legislativa, tan caro al Derecho Aeronáutico en función del hecho técnico en derredor del cual se articula la materia, y que por otra parte nos viene impuesto por la reforma constitucional de 1994 (*vide* artículos 27, 31, 75 inc. 22 y 24). En la tarea de armonización no sólo se ha tomado en cuenta el derecho sustantivo internacional sino también el reglamentario, presente en los numerosos Anexos técnicos elaborados por la OACI, que a su vez propenden a una mayor seguridad operacional.

Ya desde el Convenio de Chicago de 1944, considerado la Carta Magna de esta rama de la enciclopedia jurídica, se enfatiza sobre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional. Consagrado como uno de los principios guía del Derecho Aeronáutico, impregna este proyecto a través de varias normas que, apuntando a la regulación de aspectos técnicos, garantizan la seguridad operacional. Para alcanzarlo se han incluido una serie de artículos dispersos en diferentes Títulos, como el de Circulación Aérea, Infraestructura, Servicios de Navegación Aérea y Personal Aeronáutico, que son las cuatro áreas críticas de los aspectos técnicos que hacen a la aeronáutica civil.

El principio de integralidad está presente en la regulación de cada instituto desde puntos de vista inter e intradisciplinarios. La interdisciplina con la ingeniería aeronáutica y de sistemas, se palpa al regular las figuras de los servicios de navegación aérea, del constructor de aeronaves, de la investigación de accidentes de aviación y de las reservas aerocomerciales computarizadas, o con la biología y las ciencias de la atmósfera al tratar los temas ambientales. La interdisciplina con el Derecho Civil, el Comercial, el Administrativo, el Penal, el Ambiental, el Informático, el Internacional Público y el Espacial, se observa al reglamentar los contratos de locación, fletamento e intercambio de aeronaves así como el de leasing y transporte; al delinear las infracciones y los delitos aeronáuticos; al regular la preservación del medio ambiente en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y el trabajo agroaéreo; al preceptuar sobre los sistemas computarizados de reservas y al fijar los límites conceptuales entre la infraestructura aeronáutica y la espacial (v.gr. los servicios recibidos desde el *Global Positioning System* y el *Global Navigation Satellite System*).

También se ha puesto especial énfasis en armonizar los preceptos del nuevo Código con todos los convenios internacionales citados en el párrafo quinto de esta exposición de motivos, al que hay que añadir el Tratado de Montevideo de 1940.

C) Se ponderó la necesidad de incluir algunas normas de desarrollo progresivo en ciertos capítulos claves de la materia, relevantes tanto para el orden interno como para el internacional. Ello se visualiza en las siguientes áreas: se extiende la soberanía plena del Estado Argentino al espacio aéreo que cubre a la zona económica exclusiva; se distinguen a las aeronaves de las fuerzas de seguridad de las militares y de otras aeronaves públicas; y se inserta una cláusula de actualización automática de los límites cuantitativos de responsabilidad por los daños ocasionados durante la ejecución del contrato de transporte aéreo o los sufridos por los terceros en la superficie.

II.- Metodología

Desde el punto metodológico, se han empleado los que son propios de la técnica legislativa. Entre ellos debe citarse, a modo genérico, el uso de la clásica división de las áreas temáticas en Títulos, éstos en Capítulos y, llegado el caso, su separación en Secciones; o la reunión de normas dispersas referidas a un mismo instituto colocándolas dentro del Título o Capítulo específico a fin de evitar que, por perder el horizonte legislativo, haya disposiciones que se enervan mutuamente, como ocurre con alguna que otra en el Código vigente desde 1967; o la profundización de la singularidad de algunos institutos particularistas del Derecho Aeronáutico, con el objetivo de remarcar la autonomía científica de la disciplina a través de su autonomía legislativa, tales como el concepto de la aeronave como cosa mueble registrable, el abandono y sus consecuencias adversas sobre el instituto de la usucapión, la descripción de los derechos de los consumidores de servicios aeronáuticos y el del contrato de construcción de aeronaves y su peculiar incidencia sobre el régimen de responsabilidad.

También, como técnica legislativa, se purgó al Código de la mayoría de las normas de política aérea, pues se consideró que esas pautas -por su versatilidad- deben formar parte de otro plexo jurídico, más versátil que un Código de fondo.

Se evitó abundar en definiciones, dándose únicamente aquellas que tienen secular arraigo doctrinario o cuando fue indispensable para delimitar campos de aplicación. También se pulió el estilo gramatical y la sintaxis.

En cuanto a los precedentes jurisprudenciales, se tomaron muy en cuenta los que dieron solución pretoriana a algunos institutos insuficientemente legislados en 1967 y que a la fecha gozan de una pacífica aceptación, tanto en la práctica tribunalicia como por la doctrina.

Finalmente, cada Título y artículo ha sido objeto de una anotación por medio de la cual se dan razones de lo estipulado en la norma.

Estructura Normativa

El sistema del Código sigue, en su estructura general, los mismos lineamientos que el promulgado por ley 17.285, con el agregado de nuevos Títulos y Capítulos para integrar los institutos que surgieron de las prácticas consuetudinarias, o de la necesaria armonización del texto actual con los convenios internacionales, o los que son de desarrollo progresivo de la materia.

El presente proyecto consta de 467 artículos divididos en 17 Títulos, a diferencia del anterior que contaba con 236 artículos organizados en 15 Títulos. La nueva estructura normativa se divide en:

Título I: *Disposiciones Generales*, dividido a su vez en los Capítulos I sobre *Ámbitos de aplicación y fuentes*, y II sobre *Ley aplicable, jurisdicción y competencia.*

Título II: *Circulación aérea*, con los Capítulos I, sobre *Reglas generales*, y II acerca de la *Entrada y salida de aeronaves.*

Título III: *Infraestructura y Servicios de Navegación Aérea,* con cinco Capítulos sobre *Reglas generales, Aeródromos, Servicios de Navegación Aérea, Preservación del medio ambiente, Limitaciones al dominio,* y *Seguridad operacional.*

Título IV: *Aeronaves,* que consta de diez Capítulos relativos a *Concepto, Clasificación, Inscripción – Matriculación – Nacionalidad y Aeronavegabilidad, Registro Nacional de Aeronaves, Propiedad de aeronaves, Construcción de aeronaves, Hipoteca, Privilegios, Embargos y otras medidas cautelares, Pérdida y abandono de aeronaves.*

Título V: *Personal Aeronáutico,* dividido en tres Capítulos sobre *Reglas generales, Comandante de la aeronave* y *Jefe y Encargado de aeródromo.*

Título VI: *Explotador,* dividido en dos Secciones relativas a *Explotador de la aeronave* y *Explotador de aeródromos.*

Título VII: *Contratos,* integrado por tres Capítulos acerca de *Contratos sobre la aeronave, Contrato de transporte* y *Contrato de trabajo aéreo.* Los dos primeros capítulos están, a su vez, divididos en varias Secciones, tales como *locación, fletamento, intercambio* y *leasing de aeronaves,* por una parte, y *definiciones, transporte de pasajeros y equipajes, de carga, de carga postal* y *transportes especiales,* por el otro.

Título VIII: *Aeronáutica comercial,* compuesto por diez Capítulos dedicados a *Reglas generales, Servicios de transporte aéreo interno, Servicios de transporte aéreo internacional, Código compartido, Sistemas de distribución de servicios, Fiscalización de las actividades aeronáuticas comerciales, Suspensión y extinción de los permisos de operación, Subvenciones, Control de la competencia* y *Derechos de los usuarios.*

Título IX: *Aeroclubes y otras actividades aéreas privadas,* dotado de un Capítulo Único.

Título X: *Responsabilidad,* dividido en once Capítulos relativos a *Responsabilidad en el transporte oneroso, Transporte sucesivo, Transporte combinado, Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportador contractual, Responsabilidad en el transporte gratuito, Daños causados a terceros en la superficie, Responsabilidad en el abordaje aéreo, Responsabilidad del explotador del aeródromo, Responsabilidad de los organismos de control del tránsito aéreo, Responsabilidad del constructor de aeronaves, Responsabilidad en el trabajo aéreo, de los aeroclubes y de otras actividades aéreas privadas.*

Título XI: *Búsqueda, asistencia y salvamento.*
Título XII: *Investigación de accidentes e incidentes graves de aviación.*
Título XIII: *Seguros.*
Título XIV: *Fiscalización y procedimiento.*
Título XV: *Prescripción.*
Título XVI: *Infracciones y delitos,* subdividido en sendos Capítulos sobre *Infracciones,* y *Delitos.*
Título XVII: *Disposiciones finales.*

Glosa a los Títulos

Si bien en general se ha seguido la secuencia lógica del Código vigente desde 1967 (ley 17.285), en no pocos casos se procedió a redistribuir su contenido o bien a dilatarlo, incluyendo otros institutos que antes no estaban regulados o completando los que lo estaban insuficientemente, de modo que se dio cobijo no sólo a las prácticas más novedosas del quehacer aeronáutico, tales como el leasing, el sistema de códigos compartidos y el de reservas por computadora, sino también a otras que apenas han comenzado a gestarse, sea en nuestro país, sea en el ámbito internacional, como la explotación de los aeródromos en manos privadas, o la preservación del medio ambiente. Por tales motivos puede afirmarse que, a diferencia de otros anteproyectos, en este caso no se está ante una simple modificación del Código vigente sino ante uno nuevo que aspira a ser el más completo y moderno de Iberoamérica.

La glosa a cada uno de los Títulos será forzosamente breve, puesto que cada norma jurídica ha sido objeto una nota explicativa, a cuyo contenido corresponde remitirse.

TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

En la ley 17285 el Título I constaba de un Capítulo único, en el que no se trataba el tema de la ley aplicable ni el de la jurisdicción competente, sino que ambas cuestiones eran objeto de un Título autónomo, el XI.

En este Código se procedió a dividir el Título I en dos Capítulos autónomos, por entender que hay en ello una mejora metodológica, ya que hacen a las “Generalidades” de un Código aludir a su ámbito de vigencia material y espacial, a su peculiar régimen de fuentes y a su sistema de jurisdicción, competencia y aplicabilidad de la ley.

En la nueva redacción del artículo 1, referido al ámbito de aplicación en razón del espacio, se suprime el concepto de “aguas jurisdiccionales” sustituyéndolo por el más apropiado de “mar territorial y aguas adyacentes”. Las aguas adyacentes comprenden a la zona económica exclusiva, que subsume a la zona contigua. Se ha preferido aludir a ellas no por su denominación legal sino por la definición que de ellas da el Convenio de Nueva York de 1982, sobre Derecho del Mar, en su artículo 55.

El artículo 1 debe ser interpretado en consonancia con el 2, que alude a aquellos espacios en los que la República Argentina ejerce jurisdicción y/o derechos de soberanía, conforme a y en cumplimiento de los tratados internacionales de los que es parte. Entre ellos, se incluye en la nota al Tratado Antártico. El concepto de soberanía plena y exclusiva sobre el ámbito espacial delimitado en los dos primeros artículos, se consolida en el tercero.

La noción de territorio, manejada siempre desde el Derecho Internacional Público por ser uno de los elementos constitutivos del Estado, abarca conceptualmente no sólo tierra firme sino todos los espejos de agua dulces o salados que la surcan, sean ríos, lagos, lagunas, vertientes, esteros o canales, incluidas las aguas subterráneas y los

acuíferos. El territorio, constituido por todos los elementos señalados, marca el ámbito de las competencias espaciales dentro del cual un Estado ejerce soberanía. Desde principios del siglo XVII, luego de la disputa entre Grocio y Selden, y los conceptos vertidos un siglo después por Bynkershoek, quedó acuñada la idea de "mar territorial". En los tres siglos subsiguientes se discutió largamente acerca de su extensión, hasta que el Convenio de New York de 1982 (también llamado de Jamaica o de Montego Bay) pone punto final a la disputa fijándola en 12 millas marinas, contadas desde las líneas de base. Dicho texto internacional, del que la Argentina es Estado parte por ley 24.543/95, entró el vigor el 16 de noviembre de 1994 y es vinculante para cientos de Estados.

Adyacente al mar territorial se extiende la zona económica exclusiva (ZEE), dentro de la cual se encuentra subsumida la zona contigua (ZC). Según el Convenio, en ambos espacios marítimos el país ribereño posee una soberanía y jurisdicción restringidos a unas pocas cuestiones predeterminadas. Tanto es así que el Tratado alude a "derechos de soberanía", dejando en claro con esto que no se trata de la misma "soberanía" a la que hace referencia en su art. 2 cuando regula el mar territorial. Dentro de los "derechos de soberanía y jurisdicción" sobre la ZEE, ni el art. 33 (relativo a la ZC) ni el art. 56 los extienden en ningún momento al espacio aéreo que las cubre. Sólo un análisis exhaustivo de su articulado permite interpretar que al menos los llamados derechos de primera generación están implícitamente admitidos respecto del espacio aéreo, pues sin ellos no sería posible el ejercicio de las prerrogativas señaladas por el propio Convenio respecto de la ZEE, tales como el aprovechamiento económico de la energía derivada de los vientos. En suma, ni el espíritu ni la letra de los art. 33 y 56 dan sustento para el ejercicio de los derechos soberanos plenos que supone la aplicación de un Código Aeronáutico.

Si bien estas prescripciones del Convenio de Derecho del Mar de 1982 podrían llevar a pensar que no es legítimo ejercer derechos plenos de soberanía sobre el espacio aéreo que cubre a la ZEE, un análisis más profundo conduce a sostener que ese Convenio mal puede regular aspecto alguno de los derechos soberanos sobre el espacio aéreo porque ese asunto está completamente fuera de su ámbito de aplicación en razón de la materia, el que se circunscribe a la regulación de los espacios marítimos que se extienden más allá de las líneas de base costeras de los Estados ribereños.

El instrumento internacional que más conexidad tiene con este tema es el Convenio de Chicago de 1944, del que la Argentina es parte. Sus art. 1 y 2 consagran la soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre el territorio de los Estados contratantes, siendo que la noción de territorio incluye no solo a las áreas terrestres sino también a las "aguas territoriales". Este último concepto debe ser parangonado a la noción actual de "mar territorial". Lógicamente, por el año en que fue negociado este Convenio (1944), nada se decía sobre la ZEE ni la ZC, conceptos que son de desarrollo progresivo del derecho del mar y fueron acuñados por el Convenio de 1982.

Dado que nada se dispone acerca de la soberanía en el espacio aéreo que se yergue sobre la ZEE ni en el Convenio de Chicago de 1944, por su antigüedad, ni en el Convenio de New York de 1982, por ser ajeno a su ámbito de aplicación en razón de la materia, ese tema ha quedado vacante desde el punto de vista legislativo, por lo que es oportuno que el Código Aeronáutico Argentino se ocupe de regularlo. Con una norma de este alcance, la Argentina se posicionará entre los Estados que lideran el desarrollo progresivo del derecho internacional aeronáutico.

Otra norma novedosa es la del artículo 5, que consagra a los servicios regulares de transporte aéreo como servicios esenciales de utilidad pública.

Finalmente, el artículo 11 es una típica norma de derecho internacional privado cuya esencia no consiste en resolver sustantivamente la cuestión, sino en remediar un conflicto de leyes, fijando cuál es la aplicable a cada caso. Su fuente de inspiración ha sido, en gran medida, el Tratado de Montevideo de 1940, del que la Argentina es parte y cuyas normas, si bien destinadas a la navegación comercial internacional, por imperio del artículo 43 se aplican también a la navegación aérea. Se considera laudable que las normas esenciales de un tratado de alcance regional, como lo es el de Montevideo, sean incorporadas a un Código de fondo, por cuanto ello implica universalizar su aplicación a todos los conflictos de leyes suscitados a partir de un caso en el que interviene una aeronave argentina, aun cuando la otra aeronave no tenga la matrícula de ninguno de los Estados parte en el citado convenio.

TITULO II
CIRCULACION AEREA

El Título II relativo a la "Circulación Aérea" sigue, en término generales y con algunas variantes, las normas de la ley 17.285 que, a su vez, se inspiraron en las de la ley 14.307.

A partir de este Título se comienza a introducir el concepto de *seguridad operacional,* para estar acorde con la terminología y exigencia internacional (v.gr., el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* de OACI - doc. 9734-AN/959). También se incluye a la protección del medio ambiente como uno de los parámetros a tomar en cuenta al momento de reglamentar la circulación aérea dentro del país.

Al Capítulo I se lo ha rotulado "Reglas Generales", pues las pautas que trae son reglas básicas acerca de la circulación aérea. En él, se sustituye el vocablo "acuatizaje" empleado en el código anterior por el más preciso de *"amaraje"* (conf. RAE: *amarar: posarse un hidroavión en el agua*; conf. "Vocabulario de la Aviación Civil" – Doc. 9713, ed. 1998, Vol. I y II – *amaraje*: *serie de fases por las que pasa una aeronave, desde el momento en que el piloto maniobra para posarse en el agua hasta el momento en que detiene o podría detener la aeronave, si no está avanzando*).

Una de las novedades de este primer Capítulo es su artículo 15, que reglamenta las actividades desplegadas con aparatos o mecanismos que, sin ser aeronaves, puedan desplazarse con o sin piloto o bien con o sin motor a través del espacio aéreo, siempre que para lograr tal sustentación no empleen la reacción del aire sobre la superficie terrestre. Sin embargo, en tanto representan un peligro para la navegación aérea, por cuanto son producto del ingenio y actividad humanos, y porque son actividades que se practican dentro de uno de los ámbitos regulados por este Código (el espacio aéreo), deben ser objeto de algún tipo de control que, si bien no se justifica detallarlo minuciosamente en una norma de fondo, sí es factible hacerlo *a posteriori* por vía reglamentaria. Con él se busca controlar las actividades realizadas, por ejemplo, con parapentes, alas delta, botes voladores y aeromodelos de gran escala, hasta ahora

huérfanas de toda regulación. El artículo 16 otorga un papel clave a las Federaciones Aerodeportivas en el control y fiscalización de esas actividades.

Lo mismo ocurre con el artículo 15 relativo a los lugares aptos denunciados que, sin ser estrictamente aeródromos, cumplen una significativa función de apoyo a la aeronavegación.

A través del artículo 34 se han añadido algunos conceptos, como el de seguridad operacional, y un párrafo relativo a las aeronaves militares, que regulan situaciones que no estaban contempladas en el código anterior y que responden a la necesidad de adecuar nuestra legislación a las normas del derecho internacional público y del art. 3 bis del Convenio de Chicago de 1944 frente a situaciones que comprometan o puedan comprometer la integridad y/o la defensa nacional, o en caso de peligro presunto o de afectación de la seguridad pública. El segundo párrafo de ese artículo hace lugar, más específicamente, al derecho a la legítima defensa, individual o colectiva, consagrado en el art. 51 de la Carta de Naciones Unidas.

TITULO III
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

El Título III regula ese conjunto de instalaciones, estructuras, órganos, operaciones, servicios, y recursos de apoyo a la aeronavegación, cuyo objetivo primordial es controlar el espacio aéreo y lograr que la aeronáutica civil se desarrolle en forma segura, regular, ordenada y eficiente.

En el Capítulo II se eliminó la distinción entre aeródromo público internacional y aeropuerto internacional que hacía el artículo 26 de la ley 17285, basada en la intensidad del movimiento aéreo y en algunos servicios que allí se prestan, ya que, como ninguna consecuencia jurídica se deriva de ello, carecía de sentido mantenerla.

En el artículo 46 del Capítulo III se da una definición de “Servicios de Navegación Aérea”. Se detalla luego, con más precisión, cuáles son los componentes de tales servicios. Si bien dentro de ellos se incluye al segmento espacial, se ha respetado la autonomía de esa rama del derecho (conf. art. 47).

En el Capítulo IV se señala quienes son los legitimados pasivos desde el punto de vista del cumplimiento de los estándares ambientales; mientras que los artículos 52, 53 y 55 indican cuáles son las competencias y obligaciones de la autoridad aeronáutica con relación al entorno, entre las que se destaca la elaboración de un Plan Nacional de Contingencias Ambientales. Se imponen a la autoridad aeronáutica tanto obligaciones de hacer como obligaciones de resultado. El “hacer” implica todo un diseño de estrategias legales y de gestión administrativa. El “resultado” es la prevención ambiental en sí misma. En esencia el texto recoge una matriz que es de uso común en todos los tratados ambientales de los que la Argentina es Estado parte.

En el Capítulo V, de singular importancia es el artículo 56, cuya literalidad incluye no sólo a los objetos que, por su corporeidad y dimensiones, obstruyen o hacen peligrar

la seguridad de la circulación aérea, sino también a las actividades que puedan producir el mismo efecto, tales como los haces de rayos láser o las proyecciones holográficas sobre el espacio aéreo, entre otras.

También son destacables el artículo 57, que crea las “zonas de protección” en derredor de las estaciones de radioayuda para la navegación aérea y de las antenas de comunicaciones y de vigilancia aeronáutica, y el artículo 58, por el que se protegen las comunicaciones aeronáuticas en pro de la seguridad de la circulación aérea y porque componen un servicio esencial de utilidad pública. Incluye tanto a las comunicaciones tierra-tierra, como tierra-aire y aire-aire, sea que provengan de antenas emplazadas en el territorio como en el espacio exterior. Su fin último es evitar que se afecte la calidad de las señales descriptas o su efectiva prestación y transmisión; también apunta a asegurar la disponibilidad y continuidad de los segmentos de radiofrecuencia empleados o a emplearse para las radiocomunicaciones aeronáuticas. Incluye no solo al espectro actual sino también la reserva de otros segmentos indispensables para cubrir futuras expansiones de la actividad aérea civil a nivel doméstico, regional o internacional.

El Capítulo VI introduce la novedad de regular los aspectos más relevantes de la seguridad operacional con el fin de minimizar los riesgos. El nivel de riesgo se acuerda entre el explotador y la autoridad aeronáutica y es exclusivo para cada explotador (conf. Documentos OACI de vigilancia de la seguridad operacional).

TITULO IV
AERONAVES

Este título contiene múltiples modificaciones, ajustando las normas vigentes a las nuevas tendencias en el campo del derecho interno y la legislación internacional.

La noción conceptual de aeronave incorpora el principio establecido en el Anexo VI del Convenio de Chicago de 1944, por el cual se excluyen a los vehículos que se desplazan sobre colchones de aire o aerodeslizadores. Se exige entonces, que su movimiento se base en la “reacciones del aire”, evitando la mera sustentación sobre la superficie terrestre o acuática.

De modo paralelo, como en cierta medida ya lo hacía la ley 17.743/68, la clasificación ha incorporado como aeronave pública a las explotadas por organizaciones internacionales gubernamentales, las que en la actualidad disponen de flotas significativas que requieren un encuadramiento para definir su estatuto jurídico.

En este mismo orden de ideas, las disposiciones relativas a la inscripción y matriculación han despejado toda duda en cuanto a que la incorporación de una aeronave a la matrícula nacional requiere la cancelación de la matrícula extranjera, la que debe asentarse formalmente ante el Registro Nacional de Aeronaves.

Un criterio novedoso es el plasmado en el artículo 81, sobre las aeronaves que han sido objeto de un contrato de locación, respecto de las cuales se recepta el concepto de “matrícula del explotador”. Se considera que dichas relaciones contractuales tienen entidad suficiente para facultar a su titular a obtener la matriculación provisoria, así

como su disponibilidad material y jurídica para las operaciones a cuyo servicio hubiesen sido afectadas las aeronaves.

En consonancia con este enfoque de incorporar las regulaciones de orden internacional al ordenamiento interno, es que se han reconocido dentro del derecho positivo del nuevo código las consecuencias jurídicas del art. 83 bis del Convenio de Chicago de 1944, que distingue entre Estado de matrícula y Estado del explotador.

Desde el artículo 73 se pre-anuncia la distinción que hará el artículo 74 entre las aeronaves explotadas por las fuerzas de seguridad y las militares. No cabe duda de que ambas son ejemplo de aeronaves públicas, pero desde la sanción de las leyes sobre defensa nacional y seguridad interior, queda claro que las fuerzas armadas y las de seguridad están afectadas a tareas diferentes que justifican un tratamiento singular para las aeronaves utilizadas por unas y otras. Esa singularidad hace aconsejable designar una autoridad de aplicación para las aeronaves empleadas por las fuerzas de seguridad que sea distinta de la que controla a las de las fuerzas armadas. Estas normas guardan una coherencia lógica con lo dispuesto en el artículo 4.

En el Capítulo IV, relativo al Registro Nacional de Aeronaves, se ha eliminado la obligación de inscribir el estatuto o contrato social y sus modificaciones, pues impone duplicación de deberes al administrado y confunde competencias, ya que los únicos organismos autorizados a realizar tales inscripciones son la Inspección General de Justicia o bien los Registros Públicos de Comercio de cada provincia. Bastará, de ahora en adelante, con la acreditación de personería por autoridad judicial o notario público. Por otra parte, se innova en cuanto se permite, a opción de las partes, la inscripción del contrato de fletamento, como lo dispone el art. 11 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1.860/02. Si bien en el resto de la legislación latinoamericana su inscripción es obligatoria, ello supone un exceso administrativo pues no todos los contratos de fletamento se alternan, según los días, con contratos de locación, situación que sí haría aconsejable la inscripción tanto de unos como de otros.

El Capítulo V, relativo a la propiedad de las aeronaves, mantiene su naturaleza jurídica como cosas mueble registrable (artículo 94), pero se agregan los artículos 95 a 97 que dan certeza jurídica en cuanto al régimen aplicable para proteger al propietario o al acreedor hipotecario de ciertas perturbaciones en el ejercicio de sus derechos reales sobre la cosa.

El Capítulo VI regula la distribución de derechos y obligaciones dimanantes del contrato de construcción de aeronaves. Con su inscripción en el Registro se busca, a través de la publicidad del acto, resguardar el derecho de terceros y generar certidumbre acerca de la titularidad de la obra. En materia de aumentar certidumbres, se establece una presunción *iuris tantum* sobre la naturaleza jurídica del contrato que, según los casos, oscilará entre la locación de obra y la compra venta de cosa futura.

El Capítulo VII, sobre hipoteca, recoge los lineamientos básicos de algunos institutos que permiten conciliar el régimen del derecho anglosajón con las normas típicas del derecho continental, a la luz de algunos principios contenidos en el Convenio de Ginebra de 1948 del que la Argentina es Estado parte. En tal sentido, y en consonancia con el orden internacional, se establece el reconocimiento de las hipotecas constituidas en el extranjero con arreglo a la ley del estado de matrícula de la aeronave.

Se han extendido a quince años los efectos de la inscripción de la hipoteca, en atención a que ese plazo es el promedio de vida de las aeronaves garantizado por los fabricantes. Por último, con el fin de extender su utilización como fuente de crédito, se permite la emisión de pagarés o letras hipotecarios.

Los privilegios, regulados en el Capítulo VIII, se ajustan en sus lineamientos básicos a los del Código vigente desde 1967, debiendo puntualizarse que de los privilegios que se anteponen al crédito hipotecario, se ha suprimido el inc. 4 del art. 60 del código anterior, referido a los "créditos para aprovisionamiento y reparaciones hechas fuera del punto de destino para continuar el viaje", por considerarse que no reconoce ningún antecedente al Convenio de Ginebra de 1948, ni descansa en un fundamento valido que justifique otorgarle un mejor derecho que al acreedor hipotecario. Se lo ha reemplazado por "Los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, realizados fuera del punto de destino para continuar el viaje", según lo prevé el art. 4.1.b) del Convenio de Ginebra de 1948.

Finalmente, en los Capítulos IX y X, ni el régimen del embargo (al que ahora se han añadido "otras medidas cautelares") ni el de pérdida y abandono de aeronaves han merecido modificaciones sustanciales.

TITULO V
PERSONAL AERONAUTICO

Este Título trae escasas novedades, salvo el artículo 134 del Capítulo II, relativo al comandante de aeronaves o vehículos aéreos no tripulados, que consagra la presunción de que quien opera la aeronave desde cualquier punto remoto es su comandante. Los vehículos aéreos teledirigidos o aeronaves no tripuladas son objeto de un uso cada vez más frecuente. Sus dimensiones varían desde pequeños artefactos hasta tamaños similares a los de un avión de línea. Su empleo genera preocupación y no pocas discusiones. Lo que está claro es la necesidad de controlarlos y que obligan a un replanteo de la tradicional figura del comandante.

En el artículo 140 se añade un nuevo párrafo con el fin de distinguir al testamento marítimo del aeronáutico, en tanto que el 143 tiene por objeto extirpar una práctica más habitual de lo deseable, como lo es la echazón injustificada de combustible.

La única novedad del Capítulo III es la introducción de la figura del administrador del aeropuerto. Con ello se recoge una práctica consuetudinaria de los últimos doce años.

TITULO VI
EXPLOTADOR

El Título VI introduce como novedad la figura del explotador de aeródromos, además de la ya clásica del explotador de aeronaves. Respecto del primero, sus normas deben interpretarse como una unidad jurídica, a fin de determinar quién es el sujeto pasivo encargado de la preservación del medio ambiente en los aeródromos.

TITULO VII
CONTRATOS

Se inaugura un nuevo Título consagrado a los contratos aeronáuticos, donde junto a las figuras más tradicionales se sistematizan contratos hasta ahora no reglamentados como el fletamento, el intercambio y el leasing. Como todos tienen a la aeronave, en sí misma y por sí misma, como objeto principal de la transacción, se optó por nombrar al Capítulo I "Contratos sobre la aeronave", con el fin deliberado de evitar una designación tan controvertida como la de "Contratos de utilización", porque, transcurridos 80 años, no hay posición doctrinaria unánime acerca de su contenido y características, ni mucho menos cuáles son los contratos que lo integran, ni que relación de género a especie existe entre ellos.

La Sección A, dedicada a la "Locación de aeronaves" incluye hacia el final el artículo 155, cuyo párrafo segundo busca completar una laguna jurídica que hasta el presente ningún proyecto de código aeronáutico subsanó. Se trata de las consecuencias adversas que deben soportar el propietario y ambos locatarios si no inscriben el contrato de subarriendo de la aeronave. El fin buscado a través de este precepto es salvaguardar los derechos de terceros. Lo estipulado en esta Sección simplemente codifica normas de la costumbre aeronáutica internacional.

Respecto a la Sección B, dedicada al "Fletamento de aeronaves", se destaca la opción de inscribirlo, como forma de publicidad del acto. Esta inscripción tiene un carácter facultativo para las partes, ya que no constituye una formalidad indispensable para oponer el contrato a terceros, pero su incorporación al Registro constituye una garantía que ofrece seguridad a las partes intervinientes, y también a los terceros, pues la publicidad dada al contrato les permitiría advertir que, en caso de que sea un fletamento para transporte, aquél con quien contrató no va a ser el mismo que tomará a su cargo la ejecución de la obra. Esto ensancha el horizonte de legitimados pasivos y permite aplicar al caso, con mayor rigor jurídico, las previsiones del Protocolo de Guadalajara de 1961 (rescatadas por el Convenio de Montreal de 1999, al que la Argentina adhirió por ley 26.451), cuyo espíritu ha sido recogido por el artículo 161 de este proyecto. Se cierra este capítulo con una enumeración de los derechos y obligaciones de las partes intervinientes. Las regulaciones incluidas en esta Sección son codificación de normas de la costumbre aeronáutica internacional.

La Sección C regula las complejidades del contrato de intercambio de aeronaves, construido por locaciones o fletamentos combinados. En sus aspectos sustanciales, el Código aporta una noción conceptual, determina qué normas se le aplicarán en subsidio, e identifica los derechos y obligaciones del dador y del tomador. También aquí se codifican normas consuetudinarias.

En cuanto al leasing aeronáutico, la Sección D que lo regula, principia con su definición, que está tomada de los art. 1, 3 y 4 de la ley 25.248, aunque con respecto del texto original tiene algunas modificaciones semánticas tendientes a mejorar su estilo. Todo lo pautado en esta Sección apunta a codificar normas de la costumbre aeronáutica. A través del artículo 167 se indican cuáles son las formalidades del acto, en tanto que el

168 establece el requisito de la inscripción. Entre las consecuencias derivadas de la falta de inscripción del contrato se ha decidido imponer la solidaridad pasiva, pues es un modo de poner freno a la habitual práctica empresaria de darse a sí mismos aeronaves en leasing a través de otras compañías pertenecientes al mismo holding pero con sede en el exterior, como una táctica cuyo objetivo es burlar la ley argentina.

El Capítulo II sobre "Contrato de transporte" adquiere una relevancia mayor que la que le adjudica el Código vigente, que lo trata dentro del Título dedicado a la "Aeronáutica comercial". Como allí hay algunas normas y secciones que estrictamente hablando son propias de la política aérea, es preferible que un tema de típica lógica jurídica, como lo es el contrato de transporte aéreo, sea regulado en el Título apropiado desde el punto de vista ontológico. La mayoría de sus artículos reflejan lo estipulado en el Convenio de Montreal de 1999, del que la Argentina es Estado parte.

Acorde con los lineamientos del convenio internacional, se ha eliminado la clásica norma relativa a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad en caso de no haber emitido el respectivo título de transporte o cuando se suprimen en él ciertas indicaciones esenciales. También se eliminó la limitación cuantitativa de responsabilidad por los daños sufridos por el pasajero, instituyéndose en su lugar una responsabilidad integral. Se clausura esta parte con una novedosa Sección E, dedicada a los transportes especiales, y se añade un Capítulo III, dedicado al contrato de trabajo aéreo, del que se da una definición revisada y ampliada casuísticamente.

TITULO VIII
AERONAUTICA COMERCIAL

Por razones ya expuestas se ha procurado que el Título VIII relativo a la "Aeronáutica comercial" esté tan despojado de normas políticas como sea posible.

Dividido en diez Capítulos, sus novedades más significativas pasan por los Capítulos IV, V, IX y X sobre "Código compartido", "Sistemas de distribución de servicios" –dentro del que se regulan los "Sistemas computarizados de reservas"-, "Control de la competencia" y "Derechos de los consumidores". En ellos se procedió a codificar las tradiciones consuetudinarias en el campo aerocomercial.

El artículo 217 del Capítulo I, dedicado a las "Reglas generales", propone una caracterización más actualizada de lo que son los servicios de transporte aéreo regulares y los no regulares. Las pautas fijadas en la ley 17.285 para distinguir unos de otros, ha ido desdibujándose. La norma recepta la terminología utilizada por la Organización de Aviación Civil Internacional y también acoge los elementos que, en la forma actual de prestación de los servicios aerocomerciales, permiten distinguir a los regulares de los no regulares, esto es, la apertura al uso público en general, la serie sistemática de vuelos, la difusión o publicación de rutas y horarios para conocimiento del público y la permanencia del servicio durante la vigencia del permiso de operación, aún cuando no se exige su mantenimiento ininterrumpido durante todo el año. El transporte no regular, por el contrario, tiene como elemento distintivo la circunstancia de que está destinado a atender un incremento de tráfico excepcional, fundado en razones de orden estacional o de otra índole, mediante las cuales se responde a necesidades sea específicas o puntuales

o extraordinarias del público usuario, que deben ser satisfechas por el transportador aéreo.

Este Capítulo tiene además la singularidad de que, a través del artículo 225, se introduce la exigencia de comprobar la capacidad de gestión ambiental, además de la técnica y económico-financiera del explotador, antes de otorgar concesión ni autorización alguna.

Las normas del Capítulo IV tienen como fuente informativa la Circular 269-AT/110 de OACI sobre "Repercusiones de la compartición de códigos entre líneas aéreas". Además de brindar una definición de los acuerdos de código compartido (o *code-sharing*), las normas se orientan hacia el control de las prácticas anticompetitivas (artículo 244) y la defensa de los derechos de los usuarios (artículo 245)

Las normas del Capítulo V que regulan los "Sistemas de distribución de servicios", se basan en el Código de Conducta propuesto por la OACI en 1991 y en las normas de la Unión Europea de 1988, que tienen por objeto controlar el dumping de capacidad y la fijación de precios predatorios, entre otras prácticas distorsivas usuales. Dentro de las "Reglas generales" esbozadas en la Sección A, novedoso es lo dispuesto en el artículo 248, no previsto en ningún otro proyecto ni legislación aeronáutica, ya que, si todo sistema computarizado de comercialización de servicios opera como una base de datos, es lógico e insoslayable que su funcionamiento se rija por los principios propios del derecho informático, tales como los de calidad o fidelidad de la información, de resguardo de la actividad jurisdiccional y de los datos nominativos, de rectificación, de consentimiento y de finalidad, con especial énfasis en la protección de los derechos de los usuarios y de los suscriptores del sistema.

La Sección B de este Capítulo, dedicada a los "Sistemas computarizados de reserva", refleja los avances en la implementación de la "sociedad de la información", que han tenido importantes repercusiones en la forma en que las líneas aéreas realizan sus operaciones comerciales, especialmente en relación a la distribución de sus productos. Admitido por la propia OACI, una de las modalidades de distribución más extendida en la industria aerocomercial es, precisamente, el sistema de reservas por computadora (Doc. OACI 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*).

Los Capítulos VI, VII y VIII siguen los lineamientos presentados en el Código anterior, ley 17.285.

El Capítulo IX, cuya finalidad es evitar las prácticas desleales y abusivas, no tiene antecedentes en ninguno de los Códigos o Leyes Aeronáuticas iberoamericanas, sino que toma como documentos de trabajo: a) el "White Paper" que la Comisión giró al Parlamento y al Consejo europeos el 26 de junio de 2000, así como: b) el "Compromiso de las aerolíneas sobre servicio al cliente" acordado entre el Department of Transport de EE.UU. y la Air Transport Association (DOT-ATA) a fines de 1999 y de aplicación efectiva desde el 15 de diciembre del mismo año; c) la Práctica Recomendada aprobada en junio de 2000 por el Comité de Gobernadores de IATA, y d) la Recomendación A14-2 adoptada en la XIV Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en noviembre de 2000.

El Capítulo X está dedicado a proteger derechos esenciales de los usuarios de los servicios aerocomerciales, principalmente los pasajeros, cuya situación de desventaja relativa en cuanto al poder de contratación no puede compararse con la de los cargadores ni con la de las empresas de transporte aéreo. Para tutelar con eficacia esos derechos, el artículo 269 crea el Departamento de Defensa de los Derechos de los Usuarios como una dependencia dentro del ámbito de la autoridad aeronáutica. Con esta acción se completa una laguna dejada por la legislación vigente relativa a la defensa de los derechos de los consumidores, ley 26.361 modificatoria de la 24.240.

TITULO IX
AEROCLUBES Y OTRAS ACTIVIDADES AÉREAS PRIVADAS

Este Título pone énfasis en esa entidad angular para el desarrollo aeronáutico de un país, como lo son los aeroclubes, sin desmerecer a otras actividades aéreas privadas nacidas, casi todas ellas, al calor de aquéllos. Sólo resta decir que, con el mismo espíritu, el proyecto de Código Aeronáutico brasileño de diciembre de 2000 dedica todo el Capítulo VIII del Título III sobre Infraestructura Aeronáutica, a los “Sistemas de formación y adiestramiento de personal” para la aviación civil, de recreo y deportiva, lo que es indicativo del acento puesto por el país vecino en estas entidades como formadoras de la conciencia aeronáutica nacional.

TITULO X
RESPONSABILIDAD

El Título X sobre “Responsabilidad” tiene un contenido mucho más dilatado que en el Código del año 1967, ya que, además de la tradicional del transportador y del explotador de aeronaves, se incluyen la del explotador del aeródromo, la de los organismos de control del tránsito aéreo, la del constructor de aeronaves, la del trabajo aéreo y la de los aeroclubes y otras actividades aéreas privadas.

El Capítulo I, titulado “Responsabilidad en el transporte oneroso” se adapta a la legislación vigente en el orden internacional, con el objeto de unificar las normas locales con lo dispuesto en el Convenio de Montreal de 1999.

Desde esta perspectiva, se ha precisado el ámbito temporal de la responsabilidad del transportador aéreo, estableciéndose los alcances de la operación de “embarque y desembarque” (artículo 276), según lo hacen reiteradas decisiones jurisprudenciales vernáculas y extranjeras. No es un aspecto menor, pues precisa cuál es el segmento temporal dentro del cual el transportador asume la obligación de velar por la integridad del pasajero. También se precisa el momento a partir del cual comienza a correr el plazo para interponer la protesta en el caso de daños a la carga (artículo 307). Se adopta el principio de reparación integral respecto del pasajero, se elevan los montos cuantitativos de limitación de responsabilidad para el resto de los daños indemnizables, se fija un monto para la reparación del daño causado a los objetos cuya guarda conserva el pasajero (artículo 291), y por medio del artículo 282 se pone fin a la cuestión de saber si el transportador mantiene cierta responsabilidad sobre las cosas transportadas cuando

ellas entran a depósito fiscal. Va de suyo que si es a su vez el administrador del depósito, su responsabilidad subsistirá, aunque ya no como transportador sino como depositario.

Una cuestión de particular relevancia es la introducción de los “derechos especiales de giro” (DEG), en reemplazo del Argentino Oro, como “unidad de cuenta” para calcular el límite de responsabilidad. En su momento el legislador pretendió lograr con el Argentino Oro un concepto fluctuante que absorbiese toda desvalorización que pudiera sufrir el signo monetario argentino de curso legal y evitase la desactualización de los montos indemnizatorios y las diferencias injustificadas entre las indemnizaciones a abonar según se produjeran los daños en el transporte interno o en el internacional. Hoy día, los DEGs son la “unidad de cuenta” más utilizada por los convenios internacionales para el cálculo de las indemnizaciones.

Con el fin de evitar que los montos indicados en el Código se desactualicen respecto de los aumentos acordados quinquenalmente por los Estados parte del Convenio de Montreal de 1999, se incluye una cláusula de actualización automática (artículo 305) a partir de la fecha en que se cumplen los presupuestos y procedimientos previstos en los numerales 2 y 3 del artículo 24 del Convenio, que es vinculante para la Argentina por ser uno de sus Estados parte. Este artículo 305 permite, de manera automática, que dichas actualizaciones se trasladen *mutatis mutandi* al orden interno, siempre dentro de las condiciones de su vigencia para la Argentina (art. 75, inc. 22 de la Constitución Nacional). De este modo se conjuran los riesgos de que el tiempo torne irrisorios los montos máximos acordados para cada tipo de daño. El artículo comentado es, indudablemente, una norma de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico.

Los Capítulos II y III dan entidad propia a las variantes de transporte sucesivo y transporte combinado, en tanto que el Capítulo IV acoge en el orden interno las peculiaridades del transporte aéreo ejecutado por un transportista diferente de aquél con quien contrató el pasajero o el cargador. Esta modalidad, largamente extendida en la práctica aerocomercial local y mundial, fue oportunamente regulada por el Protocolo de Guatemala de 1961, que la Argentina nunca ratificó pero cuya esencia extractó en el artículo 153 de la ley 17.285. Al adherir nuestro país al Convenio de Montreal de 1999, que recoge todo el articulado de Guatemala, era insoslayable regularlo tan extensamente como lo hace aquél.

En el Capítulo V apenas difiere de cómo reguló el Código anterior al transporte gratuito.

El Capítulo VI, relativo a los “Daños causados a terceros en la superficie” por una aeronave en vuelo, introduce la novedad de ampliar el espectro de daños indemnizables incluyendo a todos los que son propios de la responsabilidad ambiental. Cuando el daño causado en la superficie no afecte al ambiente, el explotador de la aeronave sólo deberá indemnizar los daños que sean consecuencia inmediata y necesaria del acontecimiento que los originó. También en este Capítulo se incluye una cláusula de actualización automática de los montos (artículo 340). Otros aspectos de este instituto típico del Derecho Aeronáutico siguen los lineamientos del Convenio de Montreal de 2009 sobre “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves”, que si bien no entró en vigor marca las últimas tendencias en la materia.

El Capítulo VII dedicado al abordaje de aeronaves no tiene casi diferencias con lo regulado en el Código de 1967.

En el Capítulo VIII, a lo largo de cinco artículos se regulan los aspectos esenciales de la responsabilidad del explotador de aeródromos. Así, el artículo 355 señala cuáles son los hechos, actos u omisiones generadores de responsabilidad frente a sus principales usuarios, es decir, los propietarios y explotadores de aeronaves; y el 356 les impone una responsabilidad ambiental por la explotación del aeródromo.

Dentro de las responsabilidades ambientales menos estudiadas por la doctrina y analizadas por la jurisprudencia, está la derivada de la contaminación del suelo y de los cursos de agua superficiales y subterráneos próximos al aeródromo, sea por los efluentes generados por la propia actividad aeronáutica, sea por las filtraciones de los tanques de depósitos de combustible, sea por la acumulación de desechos y su posterior lixiviado y percolado por la acción de las aguas de lluvia o por el inadecuado tratamiento y disposición final que se haga de ellos, sea por el empleo de cualquier sustancia química que genere residuos peligrosos. Todas ellas están subsumidas en el artículo 356.

Se acoge también en este Capítulo la aplicación en subsidio de las normas del depósito, mas apartándose de ellas en lo tocante al derecho de retención que éste genera, por considerar que, aplicado a la actividad aeronáutica, vulnera el sentido de servicio público que la caracteriza.

El Capítulo IX pone a cargo de los Organismos de Control del Tránsito Aéreo una responsabilidad ampliada, que guarda directa relación con la amplitud de daños que pueden causar en caso de no cumplir cabalmente con su delicada misión. El esquema normativo propuesto, que se basa en la culpa, dispone un régimen de eximición de responsabilidad muy próximo al del derecho común, y un sistema solidario y de repetición recíproca en caso que mediare culpa concurrente. El amparo de la confidencialidad está presente en la legislación de Australia, Nueva Zelanda, EE.UU., Gran Bretaña, Holanda y del resto de los países miembro de la Unión Europea, que mantienen la confidencialidad de cierta información, más aún cuando subyacen razones de defensa nacional. Este precepto debiera interpretarse en armonía con la confidencialidad de datos dispuesta en el Título XII sobre investigación de accidentes de aviación. Respecto a la intangibilidad de los archivos y documentos en donde consten los mensajes intercambiados entre las partes, relativos a la protección y ordenamiento del vuelo, el artículo 364 fija un plazo máximo de dos años a condición de que el damnificado o sus derecho-habientes así lo soliciten. Esta norma establece una excepción a lo recomendado por la OACI en el Anexo 10, Vol. II, párrafo 4.4.1.6.1, sobre “Conservación de los Registros del Tráfico de la Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas”, donde se estipula un período mínimo de 30 días, que es el que adoptó oportunamente nuestro país. Sin embargo, en este Código se optó por establecer un plazo mayor porque la lógica jurídica indica que el plazo de intangibilidad de datos debiera, al menos, guardar coherencia con los plazos de prescripción. Nada obsta a aumentarlo, ya que la OACI no recomienda un término máximo sino un plazo mínimo. Esta asimetría entre la norma recomendada internacional y la local debe ser notificada a la OACI a fin de dar cumplimiento a los artículos 37 y 38 del Convenio de Chicago de 1944, decreto-ley 15110/46 (convalidado por ley 13891/49).

En el Capítulo X, tratando de guardar coherencia con lo regulado en el Capítulo VI del Título IV relativo al contrato de construcción de aeronaves, se ha fijado una responsabilidad subjetiva en los casos de locación de obra y de compraventa de cosa futura, y objetiva frente a terceros. En los supuestos de construcción de una aeronave bajo la figura de la locación de obra, el comitente no podrá reclamar por vicios aparentes u ocultos de diseño, pero mantendrá su derecho a demandar al constructor por incumplimiento total o parcial de la obra que le fuera encomendada (artículo 375). La solución elegida se adecua a las singularidades del proceso constructivo bajo la locación de obra, pues habitualmente se estila que el comitente destine un cuerpo de técnicos encargados no solo de supervisar periódicamente el proceso de construcción de la aeronave, sino también de colaborar muy estrechamente con el fabricante en la etapa de diseño del nuevo prototipo o en la reconfiguración de un modelo ya certificado. Si se suma a ello su condición de profesional en la materia, es obvio que la estructura clásica de los vicios redhibitorios no puede ser aplicada lisa y llanamente, sino que debe ser modificada a fin de responder a las características particulares de esta modalidad interactiva de trabajo entre el constructor y su comitente.

La elaboración de este Capítulo se ha basado en construcciones doctrinarias vernáculas y en numerosos antecedentes aportados por la jurisprudencia extranjera.

El Título cierra con el Capítulo XI, que disciplina en tres artículos independientes la responsabilidad tanto del trabajo aéreo, como la de los aeroclubes y otras actividades aéreas privadas.

TITULO XI
BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Hay notables novedades jurídicas en esta nueva versión, aun cuando en su esencia reproduce al Código del año 1967. Las modificaciones no solo apuntan a mejorar su estructura normativa, sino también a codificar normas de la costumbre aeronáutica internacional, que consagran uniformemente el total desinterés de los comandantes de aeronave por cobrar ninguna remuneración por asistir o salvar a otra aeronave, o a las personas o cosas que ella transporta.

El Título principia señalando cuáles son las notas que caracterizan a las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, los tres pilares del socorro aeronáutico. Merece también destacarse el artículo 395, que no hace más que recoger la esencia del artículo 25 del Convenio de Chicago de 1944. La alusión al Estado del explotador tiene por objeto guardar toda una coherencia interna dentro del Código, ya que en otro Título se ha dado expresa cabida a lo normado por el art. 83 bis del mismo instrumento internacional. Por otra parte, con este precepto se preanuncia lo que más adelante será dispuesto con relación a la investigación de accidentes de aviación y la posibilidad de que varios sujetos públicos y/o privados contribuyan a la recuperación de restos cuando el costo de tales operaciones sobrepase la disponibilidad financiera del Estado donde se produjo el accidente.

TITULO XII
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN

A través de este Título se ensancha el horizonte de sucesos investigables, incorporando también a los incidentes que afecten o puedan afectar gravemente la seguridad aeronáutica. En el Título se introducen, además, todas las modificaciones que fueron aprobadas en el decurso de las *I Jornadas Nacionales para Jueces y Fiscales Federales sobre Aspectos Técnicos y Jurídicos de la Investigación de Accidentes de Aviación*, celebradas en setiembre de 2000, bajo los auspicios del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales Ambrosio L. Gioja, de la Universidad de Buenos Aires, y la Fuerza Aérea Argentina. En tal sentido se hace hincapié en que, según lo dispone la norma 3.1 del Anexo 13 de OACI, el único objetivo de la investigación será la prevención de futuros accidentes e incidentes, y no la determinación de culpas o responsabilidades jurídicas. Por tal motivo, las declaraciones de las personas y los informes que incluyan datos amparados por el secreto industrial o profesional, están aquí también amparados por la regla de la confidencialidad, en tanto que la desgravación de las voces de cabina será información privilegiada no revelable, a menos que el juez interviniente autorice su divulgación mediante resolución fundada. Se destaca que ninguno de los dos preceptos aquí utilizados, el de confidencialidad y el de información privilegiada, son ajenos al orden internacional ni al interno, ni al derecho comparado. Por el contrario, es dable sostener que su empleo con criterio restrictivo y excepcional hace al buen funcionamiento de ciertos institutos jurídicos.

TITULO XIII
SEGUROS

Desde la fecha de la vigencia de la ley 17.285, la técnica aseguradora ha variado sustancialmente, circunstancia que ha modificado la estructura misma del régimen de seguros nacional que se ha ajustado a un proceso de progresiva internacionalización. Es por eso que en este proyecto se han extirpado, por un lado, todas las normas del Código que, luego de casi cuatro décadas y media, han sido superadas por una práctica consuetudinaria nacida al calor de la evolución del mercado del seguro, añadiéndose, por el otro, tres nuevos preceptos con el objeto de lograr una mayor equidad en la distribución del riesgo (artículos 416 a 418).

Al artículo 411, relativo a los seguros cuya contratación es obligatoria, se le añade un nuevo inciso, el c), a fin de guardar una coherencia lógica con lo dispuesto tanto en materia de hipoteca (artículo 108, 1er. par) como de salvamento (artículos 388 y 389), pues en ambos casos se alude directa o implícitamente a que las indemnizaciones tendrán como tope el valor de la aeronave antes de producido el hecho. Ello supone la contratación de un seguro de casco. A su vez, como se trata de responsabilidades garantizadas, es lógico que se lo anote entre los seguros obligatorios. Esta exigencia fue omitida por el legislador en el año 1967 y la omisión perduró en otros anteproyectos que lo sucedieron con el fin de modificarlo. Finalmente, se agrega artículo 417 con el objetivo de fortalecer la posición jurídica del damnificado, a fin de evitar que la compañía de seguros se abstenga de pagar invocando las defensas exculpatorias que le acuerdan los artículos 70 y 114 de la ley de seguros (esto es, el dolo o la culpa grave del

asegurado). Los intereses de los damnificados tienen la protección adicional otorgada por el artículo 418, tomado de la legislación colombiana.

TITULO XIV
FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO

El principio en virtud del cual la autoridad aeronáutica es responsable del ejercicio del poder de policía se ha mantenido, excepción hecha de las competencias que corresponden a las fuerzas de seguridad y de defensa nacional, militarizadas o no. Por lo demás, todo lo aquí preceptuado responde a principios clásicos que se alimentan de una práctica que viene de mediados del siglo pasado.

Por lo demás, se ha respetado el cuerpo normativo de la ley 17.285, que seguía casi punto por punto los lineamientos del primer código aeronáutico argentino, aprobado en el año 1954 por ley 14.307. Esta decisión se fundamenta en que su aplicación práctica no ha suscitado inconvenientes.

TITULO XV
PRESCRIPCIÓN

Más allá de haber mantenido algunas disposiciones ya clásicas, en este Código se pueden detectar varias innovaciones. Así pues, respecto del fabricante de aeronaves, se establece un plazo de prescripción semestral para los vicios ocultos de la cosa, y se estipula otro decenal para todas las demandas interpuestas contra el constructor, salvo la bienal que compete a los pasajeros o cargadores y a los terceros en la superficie. Por lo demás, el constructor de aeronaves asume una responsabilidad contractual frente al que le encargó la obra bajo la modalidad de una locación de obra, o frente al primer adquirente que la obtuvo a través de un contrato de compraventa de cosa futura. Frente al resto de sucesivos poseedores de la aeronave, su responsabilidad será extracontractual. Ante ellos la prescripción será decenal, mientras que será bienal para los pasajeros y cargadores de la aeronave siniestrada o los terceros en la superficie que hayan sufrido daños como consecuencia de defectos de construcción, diseño o concepción del mantenimiento de la aeronave. La última frase de la norma determina el colapso del plazo prescriptivo frente a otro de caducidad.

Respecto a la acción semestral de repetición, se la extiende a todos los casos de responsabilidad solidaria, completándose así un vacío dejado por otros proyectos y por el propio Código de 1967, a pesar de que varios de sus preceptos han fijado la solidaridad pasiva.

Se estipula un término para interponer acciones contra los Organismos de Control del Tránsito Aéreo y los explotadores de aeródromos, y se establece un plazo prescriptivo especial para los casos de daño ambiental.

TITULO XVI
INFRACCIONES Y DELITOS

No hay muchas novedades en la regulación de las faltas aeronáuticas, salvo en dos casos: la corrección de un error material que se viene arrastrando desde la sanción del Código Aeronáutico en 1967, y la eliminación de toda referencia al monto de las multas. Respecto de este tópico, se prevé que los montos se determinen por vía reglamentaria, pues se estima que ello permitirá imprimirle a esta materia el dinamismo que la caracteriza. En la ley 17.285 las multas se calculaban sobre la base de múltiplos de las tarifas máximas vigentes en cada instrumento de concesión o autorización. Este sistema dejó de ser práctico en razón de la variedad y multiplicidad de tarifas existentes y su modificación a través de un simple registro. Por otra parte, aquel sistema había revelado su inequidad al sancionar faltas similares con multas disímiles, en función de la tarifa correspondiente al mayor trayecto contenido en el instrumento que hubiera otorgado la autorización o concesión.

Respecto a los delitos aeronáuticos, tratados en el Capítulo II, este proyecto cuenta con la loable iniciativa de recuperar su vigencia e introducir algunas novedades en la tipología penal aeronáutica. El libro del Dr. Federico N. Videla Escalada, en el volumen V del T° IV de su monumental obra, exime de todo comentario acerca de la necesidad y conveniencia de contar con un Capítulo específicamente dedicado a tipificar los delitos aeronáuticos. Habiendo sido derogado hace más de cuatro décadas sin que hasta el presente se haya completado el visible vacío jurídico dejado por aquella medida, su principal consecuencia adversa ha sido la amplísima impunidad obtenida merced a la carencia de una correcta y específica tipificación penal de los hechos vinculados al empleo de aeronaves como vector necesario para la comisión de ciertos delitos.

Si se hace un análisis del problema sobre la situación del derecho aeronáutico, en referencia al derecho penal, se puede afirmar, en principio, que la legislación argentina es altamente insuficiente en este tema, fundamentalmente porque que no ha existido una seria preocupación por parte de los gobiernos a los largo de las últimas cuatro décadas y media, especialmente del Congreso de la Nación a quien correspondía hacerse cargo del déficit legislativo, que era muy necesario habida cuenta de las sucesivas reformas y contrarreformas al Código Penal.

Tal como se sostenía en la exposición de motivos del Código Aeronáutico aprobado por ley 17.285, si bien la actividad aérea es sustancialmente segura, no puede ignorarse que suscita un riesgo específico que sólo puede ser eliminado mediante un control severo de las aeronaves y de la actividad que con ellas se despliega. Por otra parte, los actos ilícitos contra la aviación civil tiene la entidad suficiente para poner en peligro la seguridad y protección de las personas y los bienes, afectar gravemente a la explotación de los servicios aéreos, los aeropuertos y la navegación aérea, y socavar la confianza de los pueblos en el desenvolvimiento seguro y ordenado de la aviación civil para todos los Estados.

Dentro del Capítulo II, además de recuperar las figuras delictivas derogadas a poco de entrar en vigencia la ley 17.285, las novedades más significativas pasan por la adecuación de la legislación interna a los delitos penalizados a través de varios

convenios internacionales ratificados por la República Argentina (Tokio de 1963, La Haya de 1970 y Montreal de 1971). También se tomaron en cuenta los tipificados en el convenio aeronáutico más reciente en materia de derecho penal internacional, el de Beijing del 10 setiembre de 2010 para la "Represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional", en el que nuestro país participó activamente. Todo ello ha redundado en la incorporación de nuevas figuras delictivas, tales como varias de las tipificadas en los artículos 449 a 454.

Quizá lo más destacable sea el novísimo delito tipificado en artículo 456, cuya amplitud conceptual es óptima para incluir, dentro de esta norma, a los pasajeros indisciplinados o *unrully passengers* como los denomina la IATA (también se los designa como pasajeros insubordinados, disruptivos o perturbadores). Son varias las aerolíneas que han tomado medidas unilaterales para controlarlos. Sin perjuicio de estas iniciativas privadas, es necesario contar con normas sustantivas que amplíen las facultades del comandante de aeronave para que el control que ejerza sobre estos pasajeros tenga firme sustento legal y así se eviten pronunciamientos judiciales adversos o contradictorios.

TITULO XVII
DISPOSICIONES FINALES

Como su denominación lo indica, se tratan aquí unos pocos temas que, ontológicamente, no tuvieron espacio en ninguno de los Títulos anteriores. Son los relativos a las unidades de medida, al material cartográfico y a los DEGs.

Con relación a la ley 17.285, este Título tiene dos novedades. Por una parte, los artículos 233 y 234 fueron re-situados, respectivamente, en el Capítulo X, relativo a la pérdida y abandono de aeronaves (Título IV sobre aeronaves), y en el Capítulo Único del Título IX dedicado a los aeroclubes y otras actividades aéreas privadas. Por otra parte, se precisa qué ha de entenderse por Derechos Especiales de Giro.

El Título concluye con la lógica norma derogatoria y la que prevé el plazo de su entrada en vigor.

Fdo.: Griselda D. Capaldo
Investigadora del CONICET
Buenos Aires, 3 de diciembre de 2010

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

Ámbitos de aplicación y fuentes

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.

Conc.: art. 1, primer párrafo, de la ley 17.285.
Nota: Se agregó la frase "*y aguas adyacentes*" para adecuar el Código a las definiciones dadas por los artículos 55 y 33 del Convenio de 1982 sobre Derecho del Mar, Ley 24543/95, relativos a la zona económica exclusiva y a la zona contigua subsumida en ésta.

ARTÍCULO 2: 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.

Conc.: artículos 27, 31, 75 incisos 22 y 24 y art. 116 de la Constitución Nacional reformada en 1994.
Nota: artículo nuevo.
Es una norma de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico. Se introdujo este nuevo artículo con el objeto de adecuar la letra del Código a ciertos tratados internacionales suscriptos por la República, tales como el Convenio de 1982 sobre Derecho del Mar, ley 24543/95, y el Tratado Antártico de 1959, ley 15.802/61, y sus Leyes y Decretos complementarios tales como Leyes 24.216/93, 25.260//00, y Decretos 274/95 y 1.457/01, entre otros.

ARTÍCULO 3: 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 artículos 1 y 2 se denomina en adelante "espacio aéreo argentino".

Nota: artículo nuevo.
Es una norma de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico.
Disposiciones similares se encuentran en el art. 11 del Código Brasileiro de Aeronáutica, Ley 7.565/86, con las reformas de la Ley 9.614/98; en el artículo 1 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90; en el art. 1 del Código Aeronáutico de

Paraguay, Ley 1.860/02; en el art. 3 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá; en el art. 1777 del Código de Comercio de Colombia, Libro Quinto (de la Navegación) – Parte Segunda (de la Aeronáutica); en el art. 4 de la Ley de Aviación Civil de Venezuela, Decreto-Ley 1946/01; en el art. 1 del Código Aeronáutico de Uruguay, Ley 14.305/74 con las modificaciones de las Leyes 14.653/77, 16.403/93 y 18.058/06.
También concuerda con las disposiciones del art. 1 del Convenio de Chicago de 1944, Decreto-Ley 15.110/46 ratificado por Ley 13.891/49, y el Convenio de 1982 sobre Derecho del Mar, Ley 24543/95.

ARTÍCULO 4: Se entiende por aeronáutica civil el conjunto de actividades y servicios vinculados con el empleo de aeronaves privadas y públicas.
Las aeronaves militares y las operadas por las fuerzas de seguridad quedan excluidas del ámbito de aplicación de este Código. Sin embargo, se le aplicarán las normas relativas a circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia y salvamento.

Conc.: art. 1, segundo párrafo, de la ley 17.285.
Nota: A la definición de *aeronáutica civil* se le añadió el vocablo "*servicios*" pues semánticamente se distinguen de las actividades en razón de que los últimos están destinados a satisfacer necesidades de la sociedad civil y de la seguridad de la navegación aérea.
Esta modificación tiene antecedente en el art. 9.e) de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04, y en los Anteproyectos de Código Aeronáutico del año 2000 y del año 2006 preparados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.
Como novedad, se excluyen también de su ámbito de aplicación en razón de la materia a las aeronaves operadas por las fuerzas de seguridad encargadas de la seguridad interior, para así completar el escenario jurídico del país en el que las aeronaves militares tienen a su cargo la defensa nacional. Esta modificación es de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico.

ARTÍCULO 5: Los servicios regulares de transporte aéreo son un servicio esencial de utilidad pública.

Conc.: Decreto 843/2000, art. 2, inc. d), sobre Servicios Esenciales.
Nota: artículo nuevo.
Su antecedente es el art. 1776 del Código de Comercio de Colombia, Libro Quinto (de la Navegación) – Parte Segunda (de la Aeronáutica).

ARTÍCULO 6: Si una cuestión no estuviese prevista en este Código ni en los tratados internacionales de los que la República Argentina es parte o en las leyes y reglamentos complementarios, se resolverá por los usos y costumbres de la actividad aérea y por los principios generales del derecho aeronáutico, y si aún la solución fuese dudosa, por las normas 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 delitos previstos en este Código, en cuanto sean compatibles.
Las relaciones laborales del personal aeronáutico serán regidas por las leyes de la materia.

Conc.: art. 2 y 87 de la ley 17.285 y artículos 27, 31, 75 incisos 22 y 24 y art. 116 de la Constitución Nacional reformada en 1994.
Nota: Se completa el régimen de fuentes incorporando la legislación aeronáutica internacional y se adopta un nuevo orden de prelación de fuentes, anteponiendo los usos y costumbres de la actividad aérea a los principios generales de esta disciplina.
Esas modificaciones tienen antecedente en el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, y fue recogido también por el Anteproyecto de Código Aeronáutico del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.
Se añade al precepto un nuevo y último párrafo, relativo a las relaciones laborales, que no hace sino recoger la esencia del texto del art. 87 de la Ley 17.285.

CAPÍTULO II

Ley aplicable, jurisdicción y competencia

Nota al Capítulo II: Se ha introducido una variante metodológica, pues lo atinente a las cuestiones jurisdiccionales y legales es incorporado como un Capítulo independiente dentro del Título I, relativo a las Disposiciones Generales.
En la ley 17.285 estos temas eran regulados en el Título XI, artículos 197 a 201.
Los Anteproyectos de Código Aeronáutico del año 2000 y del año 2006 preparados por la Subsecretaría de Transporte Anteproyecto y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, son los antecedentes de esta novedad metodológica.

ARTÍCULO 7: Declárase materia de legislación nacional lo concerniente a la regulación de:
a) el conjunto de actividades y servicios que conforman la aeronáutica civil;
b) la seguridad operacional y la seguridad de la aviación;
c) la circulación aérea en general, el funcionamiento de los aeródromos, especialmente aquellos destinados a la navegación aérea internacional o interprovincial o a servicios aéreos conectados con éstas y de los lugares denunciados como aptos;
d) la actividad de los clubes aéreos en sus distintas especialidades de la aeronáutica civil como así también de las escuelas relacionadas a esas especialidades, sean o no parte de dichos clubes aéreos;
e) la incidencia ambiental de la infraestructura, los servicios y operaciones vinculados al conjunto de actividades y servicios que conforman la aeronáutica civil;

f) el otorgamiento de las certificaciones de idoneidad del personal aeronáutico, así como la matriculación y certificación de aeronavegabilidad y de tipo de las aeronaves;
g) el otorgamiento de los permisos de operación de transporte y de trabajo aéreos.

Conc. : art. 197 de la ley 17.285.
Nota: Se fijan las materias que serán objeto de legislación nacional, y por lo tanto quedan excluidas de la potestad legislativa de las provincias. Tiene modificaciones conceptuales y semánticas.
La cláusula ambiental del inc. e), extensiva a las actividades mencionadas en los incisos previos, es novedosa y carece de correlato con normas aeronáuticas previas a la sanción de este Código. Su antecedente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, recogido luego por el Anteproyecto de Código Aeronáutico del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 8: Corresponde a la Corte Suprema de Justicia y a los tribunales inferiores de la Nación el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre aquellas cuestiones comprendidas en el ámbito de aplicación establecido en los artículos 1, 2, 3 y 4 de este Código, así como de las faltas y delitos que se relacionan con ellas y puedan afectarlas.

Conc. : art. 198 de la ley 17.285.
Nota: Tiene modificaciones semánticas y conceptuales para precisar que la competencia de la Corte Suprema coincide con el ámbito de aplicación de este Código.

ARTÍCULO 9: La autoridad aeronáutica tendrá a su cargo la aplicación del presente Código, de los tratados internacionales específicos de los que la República Argentina es parte y de toda la legislación nacional que lo complemente, incluidas las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, así como la fiscalización de todas las actividades que su observancia genere, la seguridad operacional, la prevención e investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación, y la prevención, investigación y sanción de las faltas aeronáuticas.

Nota: artículo nuevo.
La norma establece en forma genérica las funciones de la autoridad aeronáutica, denominada Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).
Disposiciones semejantes se encuentran en el art. 1.2 de la Ley de Aviación Civil de Panamá, Ley 21/2003; la Ley 22/03 sobre autoridad aeronáutica Civil de Panamá; la ley de Criação da ANAC, de Brasil, Ley 11.182/05; el Título I – Capítulo II, artículos 8 a 13 de la Ley Aeronáutica Civil de Perú, Ley 27261/00; art. 9.f de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; y en el Título II, artículos 15 a 29, de la Ley de Aviación Civil de Venezuela, Decreto-Ley 1946/01.

Otros precedentes son los Anteproyectos de Código Aeronáutico de 2000 y de 2006 preparados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, así como el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 10: Están regidos por las leyes de la Nación Argentina y serán juzgados por sus tribunales:
a) los hechos ocurridos, los actos realizados, las faltas y los delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina sobre territorio argentino, su mar territorial y aguas adyacentes, el alta mar o en aquellos espacios donde ningún Estado ejerza soberanía;
b) los hechos ocurridos, los actos realizados, las faltas y los delitos cometidos a bordo de una aeronave privada argentina sobre territorio extranjero, excepto que afecten la seguridad o un interés legítimo del Estado subyacente o causen daños a las personas o bienes en la superficie.

Conc.: art. 199 de la ley 17.285.
Nota: En el inc. (a) se mencionan las *aguas adyacentes* (que corresponden a la zona económica exclusiva), a fin de que la norma guarde coherencia con el ámbito de aplicación en razón del espacio delimitado por los art. 1, 2 y 3.
En el inc. (b) se modifica el criterio del segundo párrafo del art. 199 de la ley 17.285 con el fin de consagrar un principio más amplio de derecho internacional privado.

ARTÍCULO 11: Están regidos por la ley de sus respectivos pabellones y serán juzgados por sus tribunales los hechos ocurridos, los actos realizados, las faltas y los delitos cometidos en aeronaves públicas o privadas extranjeras en vuelo sobre territorio argentino, su mar territorial y aguas adyacentes.
Sólo estarán regidos por las leyes de la Nación Argentina y serán juzgados por sus tribunales los hechos ocurridos, los actos realizados, las faltas y los delitos cometidos a bordo de una aeronave privada extranjera en vuelo sobre territorio argentino, su mar territorial y aguas adyacentes y el espacio aéreo que los cubre, cuando:
a) afecten la seguridad, el orden público o un interés legítimo del Estado;
b) causen daño a las personas o a los bienes situados en territorio argentino o al medioambiente;
c) infrinjan leyes o reglamentos de circulación aérea;
d) la aeronave hubiera realizado en el territorio nacional el primer aterrizaje posterior al hecho, acto, falta, o delito, salvo que en este último caso se conceda la extradición.

Conc.: art. 200 y 201 de la ley 17.285.
Nota: se modifica el art. 200 de la ley 17.285, dándole mayor amplitud al ámbito de aplicación espacial de la norma.

El inc. (b) trae una nueva referencia al medio ambiente, por considerar que es un bien jurídico cuya preservación tiene rango constitucional.
En el inc. (d) se reformula el texto del inc. 3 del art. 200 y se exige que la extradición haya sido concedida. El antecedente de esta modificación son los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE, y el de 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.
El art. 201 ha sido incorporado como primer párrafo del actual art. 11.

ARTÍCULO 12: Los hechos ocurridos, los actos realizados y los delitos cometidos a bordo de una aeronave pública argentina estarán siempre regidos por las leyes de la Nación y serán juzgados por sus tribunales, aun cuando ocurrieren sobre el territorio de un Estado extranjero, su mar territorial y aguas adyacentes, y el espacio aéreo que los cubre.

Nota: artículo nuevo.
Cubre una laguna del Código anterior. Determina cuál es el estatuto jurídico aplicable a las aeronaves públicas argentinas.
Los antecedentes de esta norma son los Anteproyectos del año 2000 y del año 2006 elaborados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, así como el de 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 13: Sin perjuicio de otra norma específica aplicable al caso, los supuestos descriptos en este artículo se regirán por los siguientes principios:
1) la ejecución de los contratos de transporte aéreo internacional de personas, equipajes y carga se rigen por la ley del lugar del destino final que hubiese sido pactado;
2) las relaciones laborales entre el comandante de aeronave y demás miembros de la tripulación con el explotador se rigen por la ley del Estado de matrícula de la aeronave;
3) la adquisición del derecho de propiedad y otros derechos reales sobre una aeronave, su transferencia y publicidad, así como la constitución, naturaleza y orden de los privilegios se rigen por la ley del Estado de matrícula de la aeronave;
4) el embargo y demás medidas cautelares sobre las aeronaves, se rigen por la ley del Estado de situación de la aeronave;
5) la venta judicial de la aeronave se rige por la ley del Estado en el que la misma se realice;
6) el abordaje aéreo se rige por la ley del Estado donde se produjo. Si el abordaje ocurriese en alta mar o en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún Estado y entre aeronaves de igual nacionalidad, se rige por la ley de su pabellón. Si ocurriese entre dos aeronaves de distinta nacionalidad en aquellos espacios donde ningún Estado ejerce soberanía o jurisdicción, cada aeronave quedará obligada en los términos de la ley del Estado de su matrícula, no pudiendo obtener más de lo que ella le concede.
Las acciones civiles deberán intentarse, a elección del demandante:

a) ante los tribunales del domicilio del demandado, o
b) ante los tribunales que ejerzan jurisdicción en el lugar donde la aeronave haya sido embargada en razón del abordaje;
6.1) Los tribunales nacionales son competentes para conocer en las acciones derivadas de abordajes ocurridos en aquellos espacios donde ningún Estado ejerce soberanía o jurisdicción, cuando:
a) una de las aeronaves es de matrícula nacional;
b) el demandado tiene residencia habitual o sede social en la República Argentina;
c) después del abordaje una de las aeronaves hace su primera escala o arribo eventual a la República;
7) los servicios de asistencia y salvamento se regirán por la ley del Estado donde fueron prestados. Si se prestaren en espacios no sometidos a la soberanía ni jurisdicción de ningún Estado, se regirán por la ley de la nacionalidad de la aeronave que prestó la asistencia o salvamento.
En este caso, las acciones civiles deberán intentarse, a elección del demandante:
a) ante los tribunales de su domicilio, o
b) ante los tribunales que ejerzan jurisdicción en el lugar donde la aeronave auxiliada hizo su primer escala o arribase eventualmente;
8) los contratos de seguros aeronáuticos se rigen por la ley del Estado donde esté domiciliada la sociedad aseguradora, o en su caso, los de las sucursales o agencias por cuyo intermedio se hubiera celebrado el contrato.
Son competentes para conocer en las acciones que se deduzcan contra el asegurador, los tribunales del Estado del domicilio de las sociedades aseguradoras, o en su caso, los de las sucursales o agencias por cuyo intermedio se hubiera celebrado el contrato. Las sociedades aseguradoras, así como sus sucursales o agencias, cuando revistan la calidad de demandantes, tienen la opción de ocurrir ante los tribunales del domicilio del asegurado.

Conc.: artículos 27, 31, 75 incisos 22 y 24 y art. 116 de la Constitución Nacional reformada en 1994, artículos 597 a 621 de la Ley de la Navegación 20.094, artículos 1205 a 1210 y 1212 a 1216 del Código Civil, Tratado de Montevideo de 1940, Ley 7.771/56, Convenio de Ginebra de 1948, Ley 14.467, y Convenio de Roma de 1933 relativo al Embargo Preventivo de Aeronaves, Ley 23.111/84.
Nota: artículo nuevo.
Es una típica norma de derecho internacional privado, cuya esencia no consiste en resolver sustantivamente la cuestión sino en resolver un conflicto de leyes fijando cuál es la aplicable al caso cuando éste tiene, entre sus elementos constitutivos, un componente extranjero.
Los incisos 6 y 6.1 están inspirados en la Ley de la Navegación 20.094/74.
Otros antecedentes de esta norma son: el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, el de 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el de 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

TITULO II

CIRCULACIÓN AÉREA

Nota: Se introduce un cambio metodológico, pues la regulación de los servicios de navegación aérea ha sido transferida al Título siguiente.
Este segundo Título consta de dos Capítulos, uno destinado a establecer "Reglas Generales" y otro sobre "Ingreso y salida de aeronaves del espacio aéreo argentino".

CAPÍTULO I

Reglas Generales

ARTÍCULO 14: El despegue, la circulación, el aterrizaje y el amaraje de aeronaves es libre en todos los ámbitos espaciales indicados en los artículos 1, 2 y 3 de este Código, en cuanto no fueren limitados por la legislación vigente, o por razones de defensa o seguridad nacional o de interés público.
El tránsito aéreo será regulado de manera que posibilite el movimiento seguro, ordenado y eficiente de las aeronaves. A tales efectos, la autoridad aeronáutica establecerá las normas relativas a la circulación aérea, la prevención de delitos y faltas aeronáuticas, las medidas de seguridad operacional correspondientes y las que hagan a la protección del medio ambiente.
Cuando en virtud de sus funciones específicas las aeronaves públicas, las militares o las de las fuerzas de seguridad deban apartarse de las normas referentes a la circulación aérea, deberán comunicarlo a la autoridad aeronáutica.

Conc.: art. 3 y art. 1 – segundo pár. De la Ley 17.285.
Nota: Se incorporan nuevos párrafos para robustecer los objetivos de defensa y seguridad nacional dentro del ámbito espacial regulado por este código.
La frase *"o por razones de defensa o seguridad nacional o de interés público"* tiene raigambre centenaria y fue tomada del art. 10 de la Ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia. El adjetivo *"eficiente"* alinea a nuestro código con el Preámbulo del Convenio de Chicago de 1944.
En el segundo párrafo se alude concretamente a la *seguridad operacional* y a la *protección del medio ambiente*. En el primer caso para estar acorde con la terminología internacional (v.gr., la empleada en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* de OACI – doc. 9734-AN/959). En el segundo, para guardar concordancia con la Ley General del Ambiente 25.675/02 cuyas disposiciones son de orden público.
Se reemplaza el vocablo "acuatizaje" empleado en el código anterior por el más preciso de *"amaraje"*.
Otras fuentes del artículo 14 son: en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, el de 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, los del año 2000 y 2006

realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004.
Disposiciones semejantes se encuentran en el art. 14 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú Nº. 27261/00.

ARTICULO 15: La autoridad aeronáutica reglamentará las actividades que se desarrollen con estructuras, aparatos o mecanismos que, sin ser aeronaves y siempre que para lograr sustentación no empleen la reacción del aire sobre la superficie terrestre, puedan desplazarse con o sin piloto o bien con o sin motor a través del ámbito delimitado en los artículos 1, 2 y 3.

Conc.**:** Anexo 2 al Convenio de Chicago de 1944, Decreto-Ley 15.110/46 ratificado por Ley 13.891/49, trae algunas normas recomendadas sobre paracaidismo (pár. 3.1.6 del Capítulo 3 y Apéndice 1 y 4).
Nota: artículo nuevo.
La norma está destinada a regular aquellas actividades que, por desarrollarse en el espacio aéreo, introducen una ecuación de riesgo probable de colisión con las aeronaves que, por lógica, están operando y circulando bajo estrictas normas de seguridad fiscalizadas por la autoridad de aplicación, a las que escapan estos mecanismos debido a que –por sus características- están excluidos del ámbito de aplicación del código en razón de las cosas dado que no pueden ser calificados jurídicamente como aeronaves.
Abarcaría, entre otros, a los parapentes con o sin motor, los paracaídas, los flying-boats, las alas-delta, u otros mecanismos semejantes.

ARTICULO 16: A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, la autoridad aeronáutica reglamentará su relación con y las atribuciones que cederá a las Federaciones Aerodeportivas para la expedición de los respectivos certificados de competencia y a fin de que asuman el control y fiscalización de las actividades que nuclean.

Nota: artículo nuevo.
Es una norma de desarrollo progresivo del derecho aeronáutico. Responde a las modernas tendencias internacionales que responsabilizan a las Federaciones aero-deportivas por las actividades desarrolladas por sus miembros, cediéndoles ciertas facultades de control, fiscalización y expedición de certificados.

ARTICULO 17: Las aeronaves deben despegar desde y aterrizar en aeródromos públicos o privados o en lugares aptos denunciados, excepto en casos de fuerza mayor, o cuando cumplan funciones sanitarias, o por búsqueda, asistencia y salvamento, o cuando se trate de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas.
Los hidroaviones y anfibios mientras estén posados o se deslicen sobre el agua o sean remolcados en ésta, quedan sometidos además, a las leyes y reglamentos pertinentes a la navegación acuática. El régimen de

despegue y acuatizaje de dichas aeronaves será determinado por vía reglamentaria.

Conc. : art. 4 de la Ley 17.285.
Nota: Se eliminó el párrafo segundo del artículo 4 del código anterior por entender que la dispensa que otorgaba a las aeronaves privadas no destinadas a servicios de transporte aéreo o las destinadas exclusivamente a transporte postal, facilitaba la comisión de ciertos delitos, algunos graves, como por ejemplo, contrabando, tráfico de personas o de estupefacientes, etc.
El segundo párrafo introduce, como novedad, algunas directrices específicas para los hidroaviones u otras construcciones anfibias. Su antecedente es el art. 34 de la Ley de Aviación Civil de Venezuela, Decreto-Ley 1946/01 y el Anexo 7 al Convenio de Chicago de 1944, Decreto-Ley 15.110/46 ratificado por Ley 13.891/49.

ARTICULO 18: Ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario, salvo caso de fuerza mayor.
El aterrizaje en lugares aptos denunciados debe hacerse con autorización previa del propietario y bajo la responsabilidad del comandante de la aeronave.
El aterrizaje en aeródromos privados o en lugares aptos denunciados, no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo ni a ejercer derecho alguno de retención sobre la aeronave. Si le produjese un daño, tendrá derecho a indemnización.
Esta regla se hace extensiva al aterrizaje en propiedades.
El comandante de la aeronave tiene la obligación de dar cuenta a la autoridad aeronáutica, tan pronto como le sea posible, de toda alteración que efectuare al plan de vuelo aprobado.

Conc. : art. 5 de la Ley 17.285.
Nota: Se incorporan dos párrafos nuevos relativos a los lugares aptos denunciados y a la obligación genérica del comandante de informar. El primero completa un vacío dejado por la legislación. El segundo refuerza la prohibición genérica establecida en el primer párrafo y fue tomado del art. 80 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90. La referencia al aterrizaje en propiedades cubre otro vacío legislativo relativo a la operación de aeróstatos, por ejemplo.
Son también antecedentes de este artículo el Anteproyecto del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, y el del año 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTICULO 19: Nadie puede, en razón de un derecho de propiedad o por el ejercicio de la posesión o tenencia de un inmueble, oponerse al paso de una aeronave en vuelo. Si le produjese perjuicio se estará a lo establecido en el Capítulo VI y en la Sección C del Capítulo VII del Título X de este Código.

Conc. : art. 6 de la ley 17.285.
Nota: Si bien se mantiene el espíritu del artículo 6 del Código Aeronáutico anterior, sus alcances han sido ampliados a los casos de posesión y tenencia.

Los precedentes de esta modificación son los Anteproyectos del año 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.
Disposiciones similares pueden verse en el art. 11 de la Ley 2.902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, el art. 31 de la Ley de Aviación Civil de Venezuela, Decreto-Ley N° 1.946/01, el art. 86 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02, y el art. 18 de la Ley Nº. 27261/00 de Aeronáutica Civil Del Perú.

ARTICULO 20: Cuando se considere comprometida la defensa nacional, el interés público, la seguridad interna u operacional, el Poder Ejecutivo Nacional podrá:
a) restringir o prohibir temporalmente la circulación aérea sobre todo o parte de su territorio y demás ámbitos espaciales indicados en los artículos 1, 2 y 3.
b) restringir o prohibir permanentemente la actividad aérea en determinadas zonas de su territorio y demás ámbitos espaciales indicados en los artículos 1, 2 y 3.

Conc.: art. 7 y 8 de la Ley 17.285 y art. 9 del Convenio de Chicago de 1944 (Decreto-Ley 15.110/46, ratificado por Ley 13.891/49).
Nota: a la seguridad interna se la añade la operacional. A su vez, se hace coincidir el ámbito en el que se puede restringir o prohibir temporal o permanentemente la circulación o la actividad aérea, con el ámbito de aplicación espacial de este Código determinado en los artículos 1, 2 y 3.

ARTICULO 21: El transporte de cosas o de sustancias que representen un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros a bordo de la aeronave, de los terceros en la superficie, o del medio ambiente, será reglamentado por la autoridad aeronáutica a fin de establecer las restricciones o prohibiciones que correspondan.
En cuanto al transporte de piezas postales, se estará a lo que establezcan las normas especiales que regulan este tipo de envíos. En caso de insuficiencia, las disposiciones dimanantes de este Código se aplicarán en subsidio.

Conc. : art. 9 de la Ley 17.285.
Nota: Se flexibiliza el contenido de la norma para que, por vía reglamentaria, se vaya adecuando el transporte de sustancias peligrosas al dinamismo propio de la materia. En el artículo se introduce, también, la cláusula ambiental.

ARTICULO 22: Las aeronaves deben estar equipadas con sistemas aptos para satisfacer las funciones de comunicación, navegación y vigilancia. Los mismos deberán ser aceptados por la autoridad aeronáutica, que además determinará qué aeronaves podrán ser parcialmente exceptuadas de esta obligación.

Conc. : art. 11 de la Ley 17.285 y Anexo 6 – Parte I, pár. 6.1.1 del Convenio de Chicago de 1944 - Decreto-Ley 15.110/46 ratificado por Ley 13.891/49.
Nota: Se da al artículo un enunciado general, que permita su adecuación a los permanentes adelantos tecnológicos en la materia.

ARTICULO 23: Ninguna aeronave se desplazará sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad, de los seguros obligatorios establecidos en el artículo 411 y 412 del presente Código, de los certificados de idoneidad aeronáutica de la tripulación, de los libros de a bordo, de las licencias correspondientes a los equipos de comunicación y navegación y de cualquier otro certificado, manual o documento relativos a la aeronave, los pasajeros, la carga y cosas transportadas en la forma que establezca la reglamentación respectiva.

Conc.: art. 10, primer párrafo, de la Ley 17.285.
Nota: Se ha ampliado el espectro de documentos obligatorios, incluyendo los certificados de idoneidad de la tripulación, las licencias de los equipos de comunicación y navegación, y toda otra documentación relativa a la aeronave, personas, carga y cosas transportadas.

ARTICULO 24: La autoridad aeronáutica está facultada para fiscalizar, en cualquier momento del vuelo o situación de la aeronave, que la documentación de tenencia obligatoria relativa a la aeronave, la tripulación, las personas y las cosas transportadas, según corresponda, se encuentra en regla para resguardar la seguridad operacional y del vuelo.
También está facultada a fiscalizar al personal aeronáutico de superficie y, por razones de seguridad operacional, a los fabricantes de aeronaves, a los expedidores, a los agentes de manipulación, almacenaje y carga, y a los despachantes de mercancías o sustancias peligrosas de línea aérea, quienes deberán ser acreditados y capacitados por la autoridad competente para garantizar que sobre la carga se han efectuado los controles de seguridad exigidos por la reglamentación respectiva.
Durante el ejercicio de estas facultades, la autoridad aeronáutica evitará todo retardo innecesario a las aeronaves, así como molestias a sus tripulantes y pasajeros.

Conc.: art. 12 de la Ley 17.285, Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 y Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional (Doc. OACI 9734-AN/959).
Nota: artículo nuevo.
Hace hincapié en las facultades de la autoridad de aplicación para resguardar tanto la seguridad de vuelo como la operacional.
La frase *situación de la aeronave* alude, entre otras circunstancias, a la permanencia de ésta en aeródromos o lugares aptos denunciados, o en talleres de mantenimiento o reparación.

ARTICULO 25: Las aeronaves que se construyan, reparen o modifiquen, no podrán circular a menos que cuenten con una matrícula válidamente

expedida y haber sido previamente homologadas o certificadas, según los casos, por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta.
Iguales recaudos se tomarán respecto de los motores.
La autoridad aeronáutica será competente para renovar, enmendar, suspender y cancelar los certificados de aeronavegabilidad, así como para verificar la validez y vigencia de los certificados de aeronavegabilidad expedidos en el extranjero para las aeronaves matriculadas en el exterior que operen en la República.
Asimismo, regulará el otorgamiento de certificados especiales para ciertos tipos de aeronaves como prototipos, de experimentación, de pruebas y de homologación.

Conc.: art. 10, segundo párrafo, de la Ley 17.285.
Nota: Se añade a la norma el caso de los motores. Los dos últimos párrafos fueron tomados de los artículos 27 y 28 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02, y del art. 53 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90.
En parte, los precedentes de estas modificaciones también son los Anteproyectos del año 2000 del Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE- y el de 2006 de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, así como el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

CAPÍTULO II

Entrada y salida de aeronaves

ARTICULO 26: El ingreso al país de aeronaves públicas extranjeras, salvo los casos previstos en el artículo 28, está supeditado a la autorización previa del Poder Ejecutivo Nacional, el que, conforme a los procedimientos establecidos para tales casos, especificará las aerovías, puntos de cruce de frontera y designará el o los aeropuertos de control.
Los mismos requisitos se exigirán a las aeronaves extranjeras sin piloto o no tripuladas, sean públicas o privadas.
Las aeronaves privadas extranjeras necesitan presentación previa del plan de vuelo ante la autoridad aeronáutica.

Conc. : art. 15 de la Ley 17.285.
Nota: se incluyen a las aeronaves sin piloto, también denominadas vehículos aéreos no tripulados, dentro de las que están sujetas a requisitos especiales de ingreso al espacio aéreo argentino. Su fuente es el art. 89 de la Ley española sobre Navegación Aérea 48/1960.
La frase final del segundo párrafo tiene por finalidad reforzar la punibilidad de ciertos actos que se tipifican como delitos aeronáuticos en el Capítulo II del Título XVI de este Código.
Antecedentes similares se observan en el art. 60 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02, y el art. 21.1 de la Ley Nº. 27261/00 de Aeronáutica Civil del Perú.

ARTICULO 27: La entrada al país de aeronaves públicas o privadas pertenecientes a Estados vinculados a la República por acuerdos sobre la materia, se ajustarán a lo que en ellos se prescriba.

Conc. : art. 16 de la ley 17.285.

ARTICULO 28: La autoridad aeronáutica podrá disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves extranjeras, privadas o públicas, cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento, o de vuelos que respondan a razones sanitarias o humanitarias.

Conc. : art. 17 de la Ley 17.285.

ARTICULO 29: Para realizar actividades aéreas en el país, las aeronaves extranjeras y las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo, deben estar provistas de todos los documentos exigidos para las nacionales en el artículo 23.
Cuando existan acuerdos sobre la materia, regirán las cláusulas de éstos.

Conc. : art. 18 y 19 de la Ley 17.285.

ARTICULO 30: Las aeronaves que lleguen del exterior o salgan del país deben hacerlo por las rutas y puntos de cruce de frontera fijados a tal fin y aterrizar en o partir desde un aeródromo internacional, o desde un aeródromo especialmente designado por la autoridad aeronáutica donde se cumplan las formalidades de fiscalización.
Salvo caso de fuerza mayor, las aeronaves no aterrizarán entre la frontera y el aeródromo o aeropuerto internacional, antes o después de cumplir con los requisitos de fiscalización.

Conc.: art. 20 de la Ley 17.285.

ARTICULO 31: Las aeronaves privadas que no se destinen a servicios de transporte aéreo, deberán cumplir los requisitos de fiscalización en el aeródromo internacional más próximo a la frontera.
Excepcionalmente y en cada caso, podrán ser dispensadas de esta obligación por la autoridad aeronáutica, que le indicará la ruta a seguir y el aeródromo de fiscalización.

Conc.: art. 21 de la Ley 17.285.

ARTICULO 32: Cuando por razones de fuerza mayor una aeronave hubiese aterrizado o acuatizado fuera de uno de los aeródromos designados en los artículos precedentes, 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 competente, sin cuyo permiso no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipaje y suministros, a menos que sea necesario para evitar su pérdida o destrucción.
Cuando el hecho pueda ser calificado como un accidente o incidente grave, se aplicarán en subsidio las disposiciones pertinentes del Título XII sobre Investigación de Accidentes e Incidentes Graves de Aviación.

Conc.: art. 22 de la Ley 17.285.
Nota: se añadió un último párrafo que destaca la conexidad entre la presente norma y las relativas a la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación. También se incluye al acuatizaje dentro de los supuestos regulados por este artículo.

ARTICULO 33: Las aeronaves autorizadas a circular por el espacio aéreo argentino sin hacer escala, no estarán sometidas a las formalidades de fiscalización de frontera.
Deberán seguir la ruta fijada y cumplir con las disposiciones sobre circulación aérea.
En caso de aterrizaje por fuerza mayor, deberá procederse de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior.
La autoridad aeronáutica podrá ordenar el aterrizaje de una aeronave en vuelo sobre territorio nacional cuando su ingreso se haya llevado a cabo sin autorización o se infrinjan normas específicas de circulación aérea.

Conc.: art. 23 de la Ley 17.285 y art. 3 bis del Convenio de Chicago de 1944, Decreto-Ley 15.110/46 ratificado por Ley 13.891/49.
Nota: se añadió un último párrafo que refleja la esencia del art. 3 bis del Convenio de Chicago de 1944. Disposiciones similares se encuentran en el art. 62 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02.

ARTICULO 34: Si una aeronave pública extranjera hubiese penetrado en el espacio aéreo argentino sin autorización previa o hubiese violado las prescripciones relativas a la circulación aérea y la seguridad operacional, podrá ser obligada a aterrizar en un aeropuerto designado y detenida hasta que se produzcan las aclaraciones del caso. El Estado de matrícula respectivo deberá responder según las normas de derecho internacional público que resulten aplicables.
Cuando se trate de aeronaves militares, las autoridades competentes podrán emplear todos los medios apropiados que sean compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, sin perjuicio de los derechos y obligaciones estipulados en la Carta de las Naciones Unidas, especialmente los dimanantes del artículo 51.

Conc: art. 24 de la Ley 17.285, art. 51 de la Carta de Naciones Unidas, art. 31 del Convenio de Derecho del Mar (ley 24.543/95) y artículos 27, 31, 75 incisos 22 y 24 y art. 118 de la Constitución Nacional reformada en 1994

Nota: Se han añadido algunos conceptos, como el de seguridad operacional, y un párrafo relativo a las aeronaves militares. Con ellos se adecua nuestra legislación a las normas del derecho internacional público y del art. 3 bis del Convenio de Chicago de 1944. El segundo párrafo hace lugar, más específicamente, al derecho a la legítima defensa, individual o colectiva, consagrado en el art. 51 de la Carta de Naciones Unidas. Son antecedentes de este artículo la Ley de Aeronáutica Civil 27261/00 del Perú, el Anteproyecto del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2004 presentado por el Senador Nacional Jorge Vanossi.

ARTICULO 35: Idénticas facultades se tendrán cuando se trate de aeronaves sin matrícula, o de aeronaves sin piloto o no tripuladas, o con la matrícula adulterada.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 36: Una aeronave privada extranjera que circule por el espacio aéreo argentino, podrá ser obligada a aterrizar y detenida en los casos previstos en el segundo párrafo del artículo 11, y cuando la autoridad competente tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que es utilizada para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y de otros instrumentos en los que la Nación sea parte.

Conc: art. 3 bis del Convenio de Chicago de 1944, Decreto-Ley 15.110/46 ratificado por Ley 13.891/49.

Nota: artículo nuevo.

Regula una situación no prevista en el Código anterior.

ARTICULO 37: Se prohíbe el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República Argentina o explotadas por quien tenga su oficina principal o su residencia permanente en nuestro territorio, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

Conc.: art. 3 bis, inc. d), del Convenio de Chicago de 1944.

Nota: artículo nuevo.

Con esta norma la Argentina da cumplimiento al mandato asumido por nuestro país por ley 23.399/86, que aprobó la incorporación del art. 3 bis al Convenio de Chicago de 1944.

ARTICULO 38: Las aeronaves privadas matriculadas en la República Argentina o explotadas conforme a lo previsto en el artículo 85 de este Código, cuando sobrevuelen el espacio aéreo de otros Estados tienen la obligación de acatar de inmediato la orden de detención impartida por las

autoridades competentes cuando ella sea dada en aplicación del art. 3 bis del Convenio de Chicago de 1944.

Conc.: art. 3 bis, inc. c), del Convenio de Chicago de 1944.
Nota: artículo nuevo.
Con este artículo la Argentina da cumpliendo al mandato asumido por nuestro país por ley 23.399/86, que aprobó la incorporación del art. 3 bis al Convenio de Chicago de 1944.

TITULO III

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I

Reglas generales

Nota al título: se ha modificado la denominación del Título para enfatizar la autonomía funcional de los servicios de navegación aérea. A su vez, se lo ha dividido en cinco Capítulos: el primero dedicado a "Reglas generales", el segundo a "Aeródromos", el tercero a "Servicios de navegación aérea", otro a "Preservación del medio ambiente", y el último a "Limitaciones al dominio".

Nota al capítulo: contiene sendos artículos destinados a enumerar genéricamente los componentes de la infraestructura y de los servicios de navegación aérea así como a señalar cuáles son sus objetivos.

ARTICULO 39: La infraestructura y los servicios de navegación aérea están constituidos por un conjunto de instalaciones, estructuras, órganos, operaciones, comunicaciones, señalamientos y recursos de apoyo a la aeronáutica civil.
Su objetivo es permitir el desarrollo de las operaciones aéreas y el control del espacio aéreo, con el fin de lograr que la aeronáutica civil se desarrolle en forma segura, regular, ordenada y eficiente.

Nota: artículo nuevo.
Definiciones similares están consagradas en el art. 53 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá, en el art. 66 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02, en el art. 9 de la Ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia y en el art. 1808 del Código de Comercio de Colombia, Libro Quinto (de la Navegación) – Parte Segunda (de la Aeronáutica);

ARTICULO 40: La autoridad aeronáutica controlará y regulará las actividades de las empresas de gestión de servicios aeroportuarios.

Nota: artículo nuevo.
Apunta a regular y controlar la actividad de aquellas empresas privadas dedicadas a la gestión de servicios aeroportuarios orientados a la atención de vuelos privados, de transporte no regular, de handling, entre otras.

CAPÍTULO II

Aeródromos

ARTICULO 41: Denomínase aeródromo, o aeropuerto, a toda área definida de tierra o de agua, debidamente habilitada por la autoridad aeronáutica, que incluya edificaciones, instalaciones, equipos o señales, y esté destinada total o parcialmente al despegue, aterrizaje o amaraje y movimiento de aeronaves.

Conc.: Anexo 14 al Convenio de Chicago de 1944 y art. 3 del Decreto 92/70.
Nota: artículo nuevo.
La definición es lo suficientemente amplia como para incluir, tácitamente, a los helipuertos.

ARTICULO 42: Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público; los demás son privados. La condición del propietario, tenedor o poseedor del inmueble, o la del titular de la concesión, no califica a un aeródromo como público o privado.

Conc. : art. 25 de la ley 17.285.
Nota: se añade la frase *o del titular de la concesión* para adecuar el Código a la situación actual de operación de los aeródromos.

ARTICULO 43: Son aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes del o con destino al extranjero, en los que se presten servicios de aduana, sanidad, migraciones y otros procedimientos complementarios.
La autoridad aeronáutica determinará los aeropuertos internacionales y fijará su régimen y condiciones de funcionamiento.

Conc. : art. 26 de la ley 17.285.
Nota: se elimina la distinción entre aeródromo público internacional y aeropuerto internacional que hacía el anterior Código Aeronáutico, basada en la intensidad del movimiento aéreo y en algunos servicios que allí se presten, dado que ninguna consecuencia jurídica se deriva de ello.

ARTICULO 44: Todo aeródromo deberá ser habilitado por la autoridad aeronáutica, el que se ajustará a las normas reglamentarias generales que al efecto se dicten.
La autoridad aeronáutica fijará, además, el régimen y las condiciones de funcionamiento, en cada caso.

Conc. : art. 27 de la ley 17.285.

ARTICULO 45: Es obligación del propietario del inmueble o del usuario comunicar a la autoridad aeronáutica la existencia de todo lugar apto que sea utilizado habitual u ocasionalmente para realizar actividades aéreas.

Conc. : art. 29 de la ley 17.285.
Nota: Se ha introducido la referencia a los lugares aptos, de conformidad con el artículo 18, además de los que sean utilizados habitual u ocasionalmente, como obligatorios para ser denunciados a la autoridad junto a las coordenadas de su ubicación.

CAPÍTULO III

Servicios de Navegación Aérea

ARTICULO 46: Los Servicios de Navegación Aérea comprenden los de tránsito aéreo, los de telecomunicaciones aeronáuticas, los de meteorología aeronáutica, los de búsqueda, asistencia y salvamento, y los de información aeronáutica.

Nota: artículo nuevo.
Se detallan las operaciones que componen los "Servicios de Navegación Aérea".

ARTICULO 47: Las actividades vinculadas con los servicios de navegación aérea brindadas desde el espacio exterior se regirán por las normas y principios propios del Derecho Espacial, y subsidiariamente por las de este Código y otras normas complementarias.

Nota: Artículo nuevo.
Debido a que en el artículo 44 se menciona al segmento espacial dentro de los componentes del sistema, y considerando que las actividades desarrolladas desde el espacio exterior están comprendidas dentro de una disciplina autónoma, el Derecho Espacial, que cuenta con normas y principios propios, se juzga prudente dejar a resguardo tal autonomía aplicando las normas del Código Aeronáutico sólo en subsidio.

ARTICULO 48: Los servicios de navegación aérea serán prestados por el Estado Nacional, el que tendrá exclusivamente a su cargo la planificación, habilitación y contralor de los mismos.
Por tratarse de un servicio público esencial de utilidad pública, su prestación estará exenta del pago de los derechos y aranceles previstos en los reglamentos aplicables a las licencias para la prestación de servicios de telecomunicaciones a terceros.
Sin embargo, aspectos parciales de su prestación pueden ser dados en concesión a personas de existencia ideal que acrediten tener suficiente conocimiento experto, además de capacidad tecnológica y económica.

Conc. : art. 13 de la ley 17.285.
Nota: se señala la relevante e insoslayable función del Estado como guardián de determinados intereses nacionales. De ahí que la planificación, habilitación y contralor de tales servicios sea de su exclusiva incumbencia.
Por el contrario, no será exclusiva su prestación ya que podrán hacerlo –mediante concesión pública- las personas jurídicas que demuestren reunir ciertos requisitos ineludibles, atento a la naturaleza de los intereses nacionales en juego.

ARTICULO 49: La prestación de estos servicios estará sujeta al pago de tasas que abonarán los usuarios. El Poder Ejecutivo determinará las condiciones y los importes a satisfacer por su prestación.

Conc. : art. 13 de la ley 17.285.

ARTICULO 50: El Poder Ejecutivo podrá acordar, mediante convenios específicos, la coordinación y conexión de los servicios de navegación aérea con otros Estados y con organismos internacionales.

Conc. : art. 14 de la ley 17.285.
Nota: se agrega un segundo párrafo. Su antecedente es el Anteproyecto de Código Aeronáutico de 2006 de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

CAPÍTULO IV

Preservación del medio ambiente

Nota al Capítulo: Capítulo nuevo. Se indica, a través de los artículos 51 y 54, quienes son los legitimados pasivos desde el punto de vista del cumplimiento de los estándares ambientales; mientras que por medio de los artículos 52 y 55 se señalan cuáles son las competencias y obligaciones de la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 51: El explotador de cada aeródromo público y las empresas que allí operan, están obligados a observar todas las disposiciones ambientales federales que sean aplicables a las actividades que allí se realizan, particularmente en lo que hace a la atenuación del ruido y al control efectivo de la contaminación del aire, el agua y el suelo tanto dentro del aeródromo como en sus inmediaciones, así como del manejo sustentable de los efluentes y de los desechos y residuos generados por la actividad aeronáutica.

Nota: Artículo nuevo.
Cuando se alude a la legislación ambiental a ser cumplida, claramente se indica que se trata de la federal, para evitar que las provincias o municipios legislen sobre tópicos que son ajenos a sus competencias en esta actividad.

ARTICULO 52: La autoridad aeronáutica será la encargada de fiscalizar el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo anterior, debiendo adoptar todas las medidas legales, administrativas y reglamentarias que sean necesarias para prevenir, minimizar y controlar el impacto ambiental adverso que resulte directa o indirectamente de la actividad desplegada en las áreas aeroportuarias y sus inmediaciones, cuidando que con ello no se afecte la seguridad aérea.

Nota: Artículo nuevo.
A través de esta norma se impone a la autoridad aeronáutica una obligación de hacer y una obligación de resultado.

ARTICULO 53: Todo aeródromo público a construirse así como toda modificación, ampliación, desplazamiento o traslado de los existentes, deberá contar con una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) previa respecto de la medida a adoptar. A tales efectos, la autoridad aeronáutica emitirá la respectiva Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

Nota: Artículo nuevo. Es una típica norma de prevención ambiental.

ARTICULO 54: Cuando se produzcan efectos ambientales adversos sobre el entorno como consecuencia de situaciones de emergencia o de medidas adoptadas en beneficio de la seguridad operacional, el explotador del aeródromo tomará todas las medidas que sean necesarias para suprimirlos o minimizarlos en el menor tiempo posible.

Nota: Artículo nuevo.
Este artículo está íntimamente vinculado con el siguiente, y fija una obligación de hacer a cargo del explotador del aeródromo.

ARTICULO 55: A los efectos del artículo anterior, la autoridad aeronáutica diseñará un Plan Nacional de Contingencias que prevea las medidas a adoptar en caso de riesgo ambiental, entre otros generados por la aeronáutica civil.

Nota: Artículo nuevo.
Es una típica norma de prevención ambiental.

CAPÍTULO V

Limitaciones al dominio

ARTICULO 56: A los fines de este Código, denomínanse superficies limitadoras de obstáculos a los planos imaginarios, oblicuos y

horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, incluyendo aquellas necesarias para proteger las rutas de aproximación y salida, tendientes a limitar la altura de los objetos, evitar que constituyan obstáculos a la circulación aérea, y restringir o prohibir las actividades a desarrollar en esas inmediaciones.
El plano con las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo será aprobado por la autoridad aeronáutica, se dispondrá su inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble y pasará a conocimiento de las Provincias y sus Municipalidades para que sus normas de planeamiento urbano y rural observen las restricciones o limitaciones establecidas.

Conc. : art. 30 de la ley 17.285.
Nota: incorpora modificaciones semánticas y ontológicas ya que, en su literalidad, incluye no solo a los objetos que, por su corporeidad y dimensiones obstruyen o hacen peligrar la seguridad de la circulación aérea, sino también a las actividades que puedan producir el mismo efecto.
Regulaciones similares se encuentran en el artículo 27 de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia; en el artículo 16 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18916/90; y en el artículo 32 de la ley 27261/00 de Aeronáutica Civil del Perú.

ARTICULO 57: A los fines de este Código, denomínase zona de protección al área circundante a una radioayuda para la navegación aérea, a antenas receptoras o transmisoras de comunicaciones y/o de vigilancia aeronáutica.

Nota: artículo nuevo.
Extiende las restricciones al dominio a todas las instalaciones diseminadas por el territorio nacional desde las que se brinda apoyo a las actividades de vuelo. Tiene por finalidad evitar, controlar y prevenir interferencias y alteraciones en la propagación de señales radioeléctricas causadas por objetos y/o instalaciones próximas al lugar donde están emplazadas aquéllas.

ARTÍCULO 58: La autoridad aeronáutica determinará qué bandas de frecuencia son de uso exclusivo para las comunicaciones aeronáuticas así como las que son de reserva indispensable, las que de ningún modo podrán ser interferidas, alteradas, interrumpidas o degradadas por otras actividades o señales ajenas a este fin.

Nota: artículo nuevo.
Señala la importancia vital de las comunicaciones aeronáuticas para la seguridad de la circulación aérea y porque componen un servicio esencial de utilidad pública. Incluye tanto a las comunicaciones tierra-tierra (servicio fijo), como tierra-aire y aire-aire, sea que provengan de antenas emplazadas en el territorio como en el espacio exterior. Su fin último es evitar que se afecte la calidad de las señales descriptas o su efectiva prestación y transmisión.

ARTICULO 59: En las áreas cubiertas por la proyección vertical de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos públicos, las construcciones, plantaciones, estructuras, elementos e instalaciones, ya sean permanentes o transitorios, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que constituyan un peligro para la circulación aérea ni acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

Conc. : art. 31 de la ley 17.285.
Nota: se añade un último párrafo para resolver una laguna legislativa.
Tratándose de aeródromos privados, y en caso de ser necesario, las mismas superficies limitadoras de obstáculos podrían ser convenidas por sus propietarios con los de los fundos linderos a través de los instrumentos jurídicos pertinentes admitidos por el Código Civil.

ARTICULO 60: La autoridad aeronáutica determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique, como así también las zonas de protección que deban establecerse.

Conc. : art. 32 de la ley 17.285.

ARTICULO 61: Las zonas de protección permanecerán despejadas de construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones de cualquier naturaleza, conservando las mismas en las condiciones de la habilitación inicial a los efectos de no alterar, degradar y/o interferir la normal operación de los sistemas o equipos.
Se prohíbe el funcionamiento de fuentes de interferencia en las zonas de protección.
Las modificaciones o alteraciones posteriores en las zonas de protección definidas deberán ser previamente autorizadas por la autoridad aeronáutica.

Nota: artículo nuevo.
Resuelve una laguna legislativa.
Disposiciones semejantes se encuentran en los artículos 14 y 15 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18916/90.

ARTICULO 62: La habilitación de todo aeródromo e instalación para los servicios de navegación aérea estará supeditada a la eliminación previa de los obstáculos y elementos indicados en los artículos 56, 57, 59 y 61 de este Código.

Conc. : art. 33 de la ley 17.285.

ARTICULO 63: Si con posterioridad a la habilitación de un aeródromo público se comprobase una infracción a los artículos 56 y 59, el propietario o en su caso el concesionario, hará saber tal circunstancia a la autoridad aeronáutica, la que intimará al infractor la eliminación del obstáculo dentro del término de treinta (30) días corridos.
Si no se cumpliere con lo ordenado, la autoridad aeronáutica requerirá judicialmente la demolición o supresión del obstáculo, sin derecho a indemnización alguna a favor del infractor. Los gastos que ello demande estarán a cargo de quien lo hubiese creado. El procedimiento respectivo tramitará por proceso sumarísimo.
Tratándose de aeródromos privados, y previa notificación a la autoridad aeronáutica, su propietario tendrá derecho a solicitar la remoción o supresión del obstáculo de que se trate.
Idénticas medidas se tomarán en caso de infracción a los artículos 57 y 61.

Conc. : art. 34 de la ley 17.285.
Nota: se insertaron dos párrafos para regular la situación de los aeródromos privados y de las instalaciones de ayuda a la navegación aérea.

ARTICULO 64: Es obligatorio en todo el territorio de la República el señalamiento de los obstáculos a la circulación aérea, estando 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.

Conc. : art. 35 de la ley 17.285.

CAPÍTULO VI

Seguridad operacional

ARTÍCULO 65: Se entiende por seguridad operacional al proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos, de conformidad con las normas técnicas elaboradas por la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI- en las condiciones de su vigencia para la República Argentina, que permite minimizar los riesgos de lesiones a las personas o daños a los bienes o al medio ambiente.

Nota: artículo nuevo.
Introduce en el código un capítulo esencial de la navegación aérea.

ARTÍCULO 66: Compete a la autoridad aeronáutica la vigilancia de la seguridad operacional respecto de los sujetos mencionados en el artículo 70.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 67: A los fines del artículo 65, se desarrollarán Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional, cuyo propósito no es determinar culpas ni deslindar responsabilidades jurídicas. Si hubiere sospechas de comisión de algún delito penal, la autoridad aeronáutica tendrá la obligación de denunciarlo a fin de que el Poder Judicial inicie su investigación independiente.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 68: La información obtenida por medio de Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional es confidencial.
La confidencialidad alcanzará sólo a la información recogida y procesada con el propósito exclusivo de mejorar la seguridad operacional de la aviación civil.
Esa información no será utilizada en sede civil, penal o administrativa para fines sancionatorios, punitivos o disciplinarios distintos de aquellos para los que fue recopilada.

Nota: artículo nuevo.
Tomado del Adjunto E al Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944, relativo a *Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional*.

ARTÍCULO 69: Estarán exceptuados de confidencialidad los informes en los que:
a) exista evidencia de que el evento ha sido originado por un acto realizado con la intención de causar daño, o con el conocimiento de que probablemente éste se ocasionaría;
b) el juez interviniente en la causa autorice su divulgación mediante resolución fundada.

Nota: artículo nuevo.
Tomado del Adjunto E al Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944, relativo a *Orientación jurídica para la protección de la información obtenida por medio de sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional*.

ARTÍCULO 70: La responsabilidad de la seguridad operacional y de su gestión eficaz compete a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de aeródromos, a los proveedores de servicios para la navegación aérea, a las organizaciones de mantenimiento, a los clubes aéreos en sus distintas especialidades de la aeronáutica civil como así también las escuelas relacionadas con esas especialidades que impartan instrucción en vuelo, sean o no parte de dichos clubes aéreos, y a los establecimientos de enseñanza aeronáutica que impartan instrucción en

vuelo. Cuando en la prestación de los servicios intervengan contratistas y sub-contratistas, la responsabilidad se extenderá a los mismos.

Nota: artículo nuevo.

TÍTULO IV

AERONAVES

CAPÍTULO I

Concepto

ARTÍCULO 71: Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos destinados a circular en el espacio aéreo que, sustentándose en las reacciones del aire, sean aptos para trasladar personas o cosas.
Quedan excluidos de esta definición los aparatos o mecanismos que utilizan la reacción del aire sobre la superficie como medio de sustentación.
La reglamentación regulará las actividades vinculadas con el empleo de vehículos aéreos no tripulados.

Conc. : art. 36 de la ley 17.285.
Nota: Con el fin de precisar aún más el concepto de aeronave, se hace hincapié en su destino, tal como lo consagra el art. 2 de la Ley de Navegación Nro. 20.094 respecto de los buques. De tal modo, los ultralivianos quedan incorporados dentro de su ámbito conceptual, aun cuando la reglamentación debiera indicar por debajo de qué peso estarían eximidos de cumplir con los reglamentos de aeronavegabilidad. También se amplía su concepto incorporando el criterio establecido para la Organización de Aviación Civil Internacional, por el que se excluyen –mediante el Anexo 6 a la Convención de Chicago de 1944- los vehículos denominados “a colchón de aire” o aerodeslizadores.

ARTÍCULO 72: La sustitución o modificación de accesorios no alterará la individualidad jurídica de la aeronave.

Nota: artículo nuevo.

CAPÍTULO II

Clasificación

ARTÍCULO 73: Las aeronaves son públicas o privadas. Las aeronaves públicas son las destinadas al servicio del poder público. Las demás aeronaves son privadas, aunque pertenezcan al Estado.
La reglamentación que dicte la autoridad de aplicación determinará los requisitos a que deberá ajustarse cada tipo de aeronave pública, acorde con sus singularidades y especificidades distintivas.

Conc.: art. 37 de la ley 17.285 y art. 1 de la ley 17.743.
Nota: Se ordena que por vía reglamentaria se determinen los requisitos a los que deberá ajustar su actividad cada tipo de aeronave pública, tales como, entre otras, las aduaneras, las sanitarias, o las de organizaciones internacionales gubernamentales. Las aeronaves militares y las de las fuerzas de seguridad no están destinadas a la aeronáutica civil, por ende están fuera del alcance de este artículo, pero ello no empece a que sean ejemplo paradigmático de aeronaves públicas.
Disposiciones similares se encuentran en el art. 29 de la Ley 2.902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, el art. 30 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18.916/90, el art. 1775 del Código de Comercio de Colombia, el art. 38 de la ley 27261/00 de Aeronáutica Civil del Perú.

ARTÍCULO 74: La Secretaría de Seguridad Interior, dependiente del Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, o el órgano que la reemplace en el futuro, tendrá a su cargo la reglamentación de los requisitos a los que deberán ajustarse las aeronaves afectadas a las fuerzas de seguridad, tomando en cuenta sus singularidades y especificidades distintivas.

Nota: artículo nuevo.
Al indicar qué órgano especifico tendrá a cargo la reglamentación de todos los aspectos vinculados a la operación de las aeronaves utilizadas en el país por las fuerzas de seguridad, se pone fin a una discusión que esterilizó durante largo tiempo la regulación de cuestiones clave como quién debe habilitar y controlar los talleres y escuelas de vuelo de las fuerzas de seguridad, o a sus pilotos, y otros problemas relativos a la faz reglamentaria de los planes de vuelo.

CAPÍTULO III

Inscripción, Matriculación, Nacionalidad y Aeronavegabilidad

ARTÍCULO 75: Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en donde estuvieren matriculadas.
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.
Si un Estado no tiene un sistema de matrícula para aeronaves militares y otras aeronaves públicas, se considerará que ellas tienen la nacionalidad del Estado al cual sirven.

Conc.: art. 38 de la ley 17.285, art. 17 del Convenio de Chicago de 1944, y art. 9 del Convenio de Ginebra de 1948 relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, ley 12359.

Nota: Se han agregado dos párrafos que remiten al principio de unicidad de la matrícula, por una lado, y que resuelven un vació legislativo, por el otro. En este ultimo caso, su precedente es el art. 35 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18.916/90**.**

ARTÍCULO 76: La aeronave que estuviere matriculada en un Estado extranjero, sólo podrá acceder a la matrícula argentina cuando la autoridad registral hubiere comunicado formalmente su cancelación en el Estado anterior.
Toda aeronave pierde la nacionalidad argentina al ser inscripta en un Estado extranjero, previo otorgamiento del respectivo cese de bandera.

Conc.: art. 39 de la ley 17.285, art. 41 inc. 5 del decreto 4907/73.
Nota: Se ha agregado un nuevo párrafo a fin de dar certeza jurídica al mecanismo de incorporación de una aeronave a la matrícula nacional, así como al otorgamiento de la nacionalidad argentina y su pérdida.

ARTÍCULO 77: A los efectos de la importación de aeronaves, la autoridad aeronáutica podrá conceder matrícula pasavante al solo efecto de transportar la aeronave a territorio argentino, previo cumplimiento de los recaudos establecidos en la reglamentación.

Nota: artículo nuevo.
Contempla el otorgamiento de pasavantes para introducir una aeronave al país con el solo objeto de iniciar los trámites de importación.

ARTÍCULO 78: A las aeronaves inscriptas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación, conforme a la reglamentación respectiva. Dichas marcas deberán ostentarse en el exterior de las aeronaves. Las marcas de las aeronaves públicas deben tener características especiales que faciliten su identificación.

Conc. : art. 40 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 79: 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 a organismos del Estado Nacional, Provincial, Municipal u otras entidades públicas autárquicas o descentralizadas, para su uso por parte de éstos.
Las aeronaves que se inscriban en el Registro Nacional de Aeronaves en virtud del presente régimen tendrán el carácter de públicas.

Conc.: art. 1 y 2 de la ley 17.743/68

Nota: artículo nuevo.
Regula las aeronaves pertenecientes a organismos internacionales, a las que se les atribuye el carácter de aeronaves públicas.

Los artículos 35 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, ley 2.902/04, y 41 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18.916/90, tienen normas semejantes. También fue regulado en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial

ARTÍCULO 80: Los motores de aeronaves podrán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves. También podrán inscribirse en dicho Registro las aeronaves en construcción que cuenten con proyecto de construcción aprobado por la autoridad aeronáutica.

Conc. : art. 41 de la ley 17.285.
Nota: Se ha precisado la condición requerida para la inscripción de las aeronaves en construcción. Debe tenerse presente que esta inscripción no implica matriculación.
Al aludir a los motores, debe entenderse que se trata de los que integran el grupo motopropulsor de la aeronave.

ARTÍCULO 81: Podrán igualmente asignarse marcas distintivas de nacionalidad y matrícula argentina con carácter temporal, a aquellas aeronaves objeto de un contrato de locación, siempre que el locatario cumpla con los recaudos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina, que el contrato se ajuste en lo pertinente a lo dispuesto en el Título VI, relativo al Explotador, y en el Capítulo I del Título VII sobre Contratos, de este Código, y cuente con la expresa conformidad del locador.
La inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves se mantendrá durante el período de vigencia del contrato.

Nota: artículo nuevo.
Por este artículo se crea la matrícula del explotador y se acoge una fórmula contractual clásica mediante la que se permite la matriculación temporaria de la aeronave. Con ello se brinda una mayor flexibilidad al régimen de matriculación y se contempla una situación frecuente en la actividad aeronáutica que permite un incremento de la flota de los transportadores argentinos, con la finalidad de atender a su mayor demanda de tráfico, tanto transitoria como permanente

ARTICULO 82: Podrá inscribirse de manera provisoria a nombre del comprador y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, toda aeronave adquirida en el extranjero mediante un contrato de compraventa a crédito o sometido a condición, u otros contratos por los cuales el

vendedor se reserva el título de propiedad de la aeronave hasta el pago total o parcial del precio de venta o hasta el cumplimiento de la respectiva condición.
Para ello se requiere que:
a) El contrato se ajuste a la legislación del país de procedencia de la aeronave y se lo inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves;
b) El contrato se formalice mientras la aeronave no posea matrícula argentina;
c) El comprador reúna los requisitos exigidos por este Código para ser propietario de una aeronave argentina.
Nada en este Código obsta a que el mismo régimen sea empleado para la adquisición de motores de aeronaves.

Conc.: artículo 42 de la Ley 17.285.
Nota: Se ha ampliado el ámbito de aplicación de la norma, suprimiendo la limitación existente en la Ley 17.285 a las aeronaves de más de SEIS (6) toneladas de peso máximo autorizado por certificado de aeronavegabilidad.

ARTICULO 83: También podrán ser inscriptas provisoriamente a nombre de sus compradores, que deberán cumplir los requisitos exigidos por el artículo 93 de este Código, 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.

Conc.: artículo 43 de la Ley 17.285.
Nota: Posibilita a los propietarios de las aeronaves argentinas, que deseen enajenarlas, beneficiarse con la garantía de la reserva de dominio de aquéllas hasta el íntegro pago de su precio. La sujeción al régimen de la venta bajo condición resolutoria resuelve las dudas planteadas por la redacción del art. 1376 del Código Civil, cuyas disposiciones deben aplicarse supletoriamente, y señala una excepción a la prohibición del art. 1374 de ese Código.

ARTÍCULO 84: En los casos en los que la aeronave fuere inscripta temporalmente por ser objeto de un contrato de locación, leasing, fideicomiso o intercambio sobre la base de locaciones recíprocas, o fuese adquirida en los términos del artículo 82, se inscribirán simultánea o sucesivamente los gravámenes y restantes derechos inscriptos sobre la aeronave en su anterior Registro.
Cancelados los gravámenes o restricciones y perfeccionada definitivamente la transferencia a su favor, el adquirente deberá solicitar su inscripción y, en su caso, la matriculación y nacionalización definitivas.

Conc. : art. 44 de la ley 17.285 y art. 1.1.II del Convenio de Ginebra de 1948.
Nota: Se agrega un párrafo que contempla las más amplias posibilidades que brinda la regulación plasmada en los artículos anteriores.

ARTICULO 85: Cuando una aeronave matriculada en la República Argentina sea explotada en otro Estado mediante un contrato de locación, fletamento, intercambio o leasing aeronáutico, la autoridad aeronáutica podrá transferir a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, si mediare un acuerdo específico con ese Estado o, en su defecto, según lo dispuesto en las regulaciones aeronáuticas pertinentes.
El Estado Nacional quedará exonerado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones que fueren transferidas.
La misma solución será aplicable cuando una aeronave matriculada en un Estado extranjero sea explotada en la República Argentina por un explotador domiciliado en el país que reúna los requisitos del artículo 93.

Nota: artículo nuevo.
Contempla la situación prevista en el artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.

ARTICULO 86: La transferencia producirá efectos con respecto a otros Estados, cuando el acuerdo mencionado en el artículo anterior se haya registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional y hecho público, o cuando uno de los dos Estados parte en dicho acuerdo haya notificado la existencia y alcance del mismo a los demás Estados interesados.

Nota: artículo nuevo.
Establece el momento a partir del cual se efectúa el traspaso de la responsabilidad a que se refiere el artículo anterior de acuerdo con lo previsto en el art. 83 bis del convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, de 1944.

ARTÍCULO 87: El certificado de aeronavegabilidad es el instrumento que identifica a una aeronave en particular e indica el tipo de habilitación que posee a los fines de su utilización, su período de vigencia y toda otra información o restricción pertinentes para la operación segura de la misma.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 88: El certificado de aeronavegabilidad hace fe, salvo prueba en contrario, de que la aeronave en él descripta es aeronavegable.

Nota: artículo nuevo.

CAPÍTULO IV

Registro Nacional de Aeronaves

Nota: Se mantiene la denominación clásica de Registro Nacional de Aeronaves, pues así lo hace la casi totalidad de la legislación latinoamericana, tales como la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2902/04, el Código Brasilero de Aeronáutica, Ley 7565/86 y sus modificaciones, el Código de Comercio de Colombia –Parte Segunda del Libro Quinto-, el Código Aeronáutico de Chile, Ley 18916/90, la Ley 93/00 de Aviación Civil de Guatemala, la Ley de Aviación Civil de México de 1995 y sus modificaciones, la Ley General 595/08 de Aeronáutica Civil de Nicaragua, el Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02, la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá, la Ley 27261/00 de Aeronáutica Civil de Perú, el Código Aeronáutico de Uruguay, Ley 14305/74 y sus modificaciones, y la Ley 1946/01 de Aviación Civil de Venezuela.

ARTICULO 89: El Registro Nacional de Aeronaves es público y oneroso.
Tendrá a su cargo la asignación de matrículas y otorgará constancia de la inscripción mediante el certificado respectivo, de acuerdo con los reglamentos que dicte la autoridad aeronáutica.
Solo podrán inscribirse en el Registro los actos jurídicos realizados por medio de instrumento público o privado con la firma de los otorgantes certificada por escribano público o autoridad competente, y legalizadas de corresponder.
Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de este Registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

Conc.: art. 47 y 49 de la ley 17.285.
Nota: Se añadió un párrafo que la forma concreta que deben tener los actos jurídicos referidos a las aeronaves.

ARTICULO 90: En el Registro Nacional de Aeronaves se anotarán:
1.- los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave, y los que la transfieran, modifiquen o extingan;
2.- las hipotecas sobre aeronaves, aun las que están en construcción, y sobre los motores inscriptos;
3.- los embargos y las medidas cautelares e interdicciones que se dispongan respecto de las aeronaves de matrícula nacional o los motores, o respecto de sus propietarios;
4.- los privilegios aeronáuticos;
5.- la cesación de actividades, la resolución de la autoridad aeronáutica que declare la inutilización, destrucción, pérdida o abandono de las aeronaves, y las modificaciones substanciales que se hagan en ellas;
6.- los contratos sobre aeronaves. El contrato de fletamento sólo se anotará si así lo pidiere el fletante o el fletador;
7.- los explotadores de las aeronaves inscriptas en el Registro Nacional;
8.- los acuerdos mencionados en los artículos 85 y 86;
9.- en general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave o de los motores.

Conc. : art. 45 de la ley 17.285.
Nota: Tiene modificaciones de fondo y de forma. En el inc. 2 se salva la omisión de la ley 17.285 y se incluye el deber de inscribir las hipotecas de las aeronaves en construcción. En el inc. 6 se exige la inscripción de varios contratos que transfieren la calidad de explotador.
Se innova en cuanto se permite, a opción de las partes, la inscripción del contrato de fletamento, como lo dispone el art. 11 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1.860/02.

ARTÍCULO 91: La reglamentación de este Código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves y los motores, así como el procedimiento para su registro y cancelación.
Respecto a la propiedad de aeronaves, la cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el artículo 93 de este Código, producirá de oficio la cancelación de su matrícula. Igualmente se operará la cancelación cuando la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave.

Conc. : art. 46 de la ley 17.285.
Nota: Se agregó una referencia a los motores por razones de coherencia legislativa.

ARTÍCULO 92: La autoridad aeronáutica reglamentará el empleo de registros informáticos, los que serán admitidos como prueba por escrito. Todos los soportes deben ser de máxima estabilidad, perdurabilidad, inmutabilidad e inalterabilidad, asegurando la fidelidad, uniformidad e integridad de la información que constituye la base de la registración.
El documento informático debe ser inteligible, aun cuando para su lectura se requiera de medios técnicos. Por inmutabilidad del documento se entiende que sea estable en el tiempo. Por inalterabilidad se entiende que no puede ser modificado sin que queden huellas de la operación.

Nota: artículo nuevo.
Recoge las más modernas tendencias jurídicas y doctrinarias en materia de documento electrónico. Su precedente es el art. 2145 del Proyecto de Código Civil de 1998, que incluye tres condiciones cruciales insoslayables para atender a la validez y autenticidad del documento electrónico y su admisión como medio de prueba.
Tiene concordancias, además, con la ley 24.624 de firma electrónica, el Decreto 378/05, la ley 25.506/2001 sobre la validez y eficacia jurídica de la firma digital y la firma electrónica y sus Decretos reglamentarios 2628/02 y 1028/03.

CAPITULO V

Propiedad de Aeronaves

ARTÍCULO 93: Para ser propietario de una aeronave de matrícula argentina se requiere:
1.- Si se trata de una persona física, tener su domicilio real o bien residencia permanente en la República;
2.- Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real o bien residencia permanente en la República;
3.- Si se trata de una sociedad de personas, de capitales, asociaciones o fundaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.

Conc. : art. 48 de la ley 17.285.
Nota: Se prevé también el caso de las fundaciones y de la residencia permanente.

ARTICULO 94: Las aeronaves son cosas muebles registrables, sujetas al régimen jurídico establecido en este Código.

Conc.: art. 49, primera parte, de la ley 17.285.
Nota: Si bien se mantiene el criterio de considerar a las aeronaves como cosas muebles registrables, se añade que se las somete al régimen jurídico establecido por el Código que, además de lo estipulado en los artículos 95 y 96, supone su matriculación, un régimen especial de dominio, la eliminación de la prenda con registro, casos excepcionales de interdicción de salida en caso de embargo, un régimen especial de privilegios, etc.

ARTICULO 95: Las aeronaves no pueden ser objeto ni de usucapión ni de apropiación como modos de adquisición del dominio.
En caso de que estuviere sujeta a un dominio revocable, la revocación del mismo tendrá pleno efecto contra terceros.

Nota: artículo nuevo.
El segundo párrafo de este artículo tiene por objeto dejar sin efecto dentro del Derecho Aeronáutico al art. 2671 del Código Civil, que fue redactado teniendo en mente a las cosas muebles puras y simples donde la posesión vale título, y no a las registrables como las aeronaves.

ARTICULO 96: A los efectos de asegurar la existencia, plenitud y libertad del ejercicio de los derechos reales sobre la aeronave, el titular del derecho afectado podrá interponer, según los casos, las acciones reinvindicatoria, confesoria y negatoria.

Nota: artículo nuevo.

El Código Civil trae un trío de acciones reales que, si bien algunas de ellas fueron pensadas exclusivamente para lo inmuebles, se las ha hecho extensivas a las aeronaves como cosas muebles registrables por que son de indudable eficacia al momento de proteger al propietario o al acreedor hipotecario de ciertas perturbaciones en el ejercicio de sus derechos reales sobre la cosa.

ARTÍCULO 97: Las aeronaves y los motores de las aeronaves pueden ser vendidos con pacto de reventa o de retroventa.

Nota: artículo nuevo.
Deroga el artículo 1380 del Código Civil que impide que las cosas muebles sean vendidas con pacto de retroventa.
El artículo 161 de la Ley de Navegación 20.094 trae una disposición semejante para los buques.

ARTÍCULO 98: La transferencia de dominio de las aeronaves, así como todo acto jurídico relacionado con las mismas previsto en el artículo 90, incs. 1, 2, 3, 4, 6 primera parte, 8 y 9 no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Conc. : art. 50 de la ley 17.285.
Nota: Se ha incorporado a este artículo el inc. 8 del art. 90, porque requiere también su inscripción para ser oponible a terceros. Lo mismo sucede con los privilegios y el embargo u otras medidas cautelares e interdictivas.

ARTICULO 99: Los actos y contratos mencionados en el artículo 90 inc. 1, 2, 6 primera parte, y 9, realizados en el extranjero y destinados a producir efectos en la República, deberán:
a) formalizarse mediante instrumento público o privado con la firma de los otorgantes certificada a los efectos de acreditar su autenticidad por cualquiera de los medios previstos y aceptados para tales fines en el país de su otorgamiento; o
b) ser legalizados ante la autoridad consular argentina, salvo que ese Estado también sea parte del Convenio de La Haya de 1961 sobre Supresión de la Exigencia de Legalización en Instrumentos Públicos.

Conc. : art. 51 de la ley 17.285.
Nota: Dado que la forma de los actos jurídicos se rige por la ley del lugar de su celebración, se ha considerado conveniente ampliar las posibles formas de actos realizados en el exterior, cuya autenticidad quedará avalada por la legalización de la autoridad consular argentina. Disposiciones similares fueron incluidas en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial

CAPÍTULO VI

Construcción de aeronaves

Nota al Capítulo: Capítulo nuevo. En la regulación de este contrato se han tenido en cuenta la legislación italiana, así como la casuística contractual anglosajona y continental.

ARTICULO 100: El contrato de construcción de aeronaves debe hacerse por instrumento público o privado con la firma de los otorgantes certificada por escribano público, e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves dentro de los quince (15) días de iniciada la obra.
La falta de inscripción genera la presunción de que la misma es construida por cuenta del constructor.

Nota: artículo nuevo.
Inspirado en el art. 238 del Código de la Navegación italiano busca, a través de la publicidad del acto, resguardar el derecho de terceros y generar certidumbre acerca de la titularidad de la obra.

ARTICULO 101: Todo contrato que tenga por objeto el desarrollo y la construcción de un modelo nuevo de aeronave, o la reconfiguración de otro que ya opera en el mercado, o la construcción de aeronaves experimentales, será considerado locación de obra, salvo prueba en contrario.
Es resto de los contratos celebrados por el constructor que no estén incluidos en el párrafo anterior, serán considerados compraventa de cosa futura, salvo prueba en contrario.

Nota: artículo nuevo.
Del análisis casuístico de las relaciones entre fabricante y comitente, surge que dos son las formas contractuales que anudan sus voluntades: la locación de obra y la compra venta de cosa futura. Las partes no expresan claramente cuál es el tipo de acuerdo celebrado, debido a que las adquisiciones se hacen por lo general a constructores anglosajones, para quienes la tipicidad contractual es un dato irrelevante. Más certidumbre hay respecto de los fabricantes europeos, porque comparten con nosotros el mismo sistema jurídico de raíz romano-germánica. Para evitar, entonces, las cavilaciones, el artículo 100 fija una presunción *iuris tantum* que enlaza con la del art. 101, de modo que el margen de duda queda reducido a su mínima expresión.

ARTICULO 102: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la naturaleza del contrato se presumirá según sea la calidad del certificado extendido por el organismo de verificación respectivo, entendiéndose que habrá locación de obra toda vez que se extienda un certificado de tipo u homologación, y que habrá compraventa de cosa futura siempre que se emita un certificado de producción, salvo prueba en contrario.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 103: La inscripción de toda aeronave en construcción en el Registro Nacional de Aeronaves tendrá carácter provisorio, produciéndose su caducidad si se interrumpe o no se completa el proceso constructivo.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 104: A los efectos del artículo 103, la autoridad aeronáutica tendrá la facultad de fijar para cada caso el plazo de ejecución de la obra, prorrogable a pedido del interesado y por razones fundadas.
Vencido el mismo sin que haya concluido la construcción de la aeronave, ese aparato perderá su individualidad aeronáutica, sin perjuicio del derecho de los acreedores hipotecarios a pedir la realización del bien dentro de los tres (3) meses siguientes. Vencido ese plazo, la autoridad aeronáutica estará facultada a declarar la caducidad de la inscripción.

Nota: artículo nuevo.
Una obra inconclusa no puede mantener *sine die* el *status* jurídico otorgado por su inscripción. La razón de ser del artículo 103, radica en la protección de los derechos de los acreedores (entre ellos, los del propio comitente), quienes son los primeros interesados en que la obra se entregue en término, salvo las dilaciones normales a todo proceso constructivo complejo (como lo es el de las aeronaves) o las que provengan del caso fortuito o la fuerza mayor.

CAPITULO VII

Hipoteca

ARTÍCULO 105: Podrá constituirse derecho real de hipoteca sobre:
a) la aeronave o sus partes indivisas;
b) la aeronave en construcción, con proyecto aprobado por la autoridad aeronáutica, debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves;
c) los motores inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves.
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 inscripta conforme a los artículos 81, 82 y 83 de este Código, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.
Serán válidas las hipotecas constituidas en el extranjero de acuerdo a lo establecido en la ley del Estado de matrícula de la aeronave, siempre que se

hubiere dado cumplimiento a los requisitos prescriptos en el artículo 99 de este Código.

Conc.: art. 52 de la ley 17.285, párrafos primero a tercero, y art. 1.1.(d) del Convenio de Ginebra de 1948 relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves.
Nota: Se mantiene la prohibición de afectar aeronaves y motores con prenda con registro, con el fin de conservar el régimen único y uniforme de garantías.
El inc. b) se relaciona con lo dispuesto en el artículo 80.
El principio contenido en el tercer párrafo es consecuencia del carácter provisorio o temporario que tienen las inscripciones indicadas en los artículos a los que hace re-envío esta norma.
Se incorpora un párrafo final referido a las hipotecas constituidas en el extranjero.

ARTÍCULO 106: Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en que aeronave serán instalados y el uso que haga de aquellos.
La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor.

Conc.: art. 52, párrafo cuarto, de la ley 17.285.
Nota: se desdobló el art. 52, manteniéndose su párrafo cuarto, referido a la hipoteca sobre motores, cuyo propósito es: a) que el acreedor esté perfectamente informado de la ubicación y del uso de los motores; y b) que no exista colisión entre los intereses del acreedor hipotecario de la aeronave y los del acreedor del motor ubicado en ella.

ARTÍCULO 107: La hipoteca deberá constituirse en la forma establecida en los artículos 89 y 99 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 el bien hipotecado;
4.- Monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar del pago convenidos;
5.- Si la aeronave está en construcción, además de los recaudos de los incisos 1 y 4, se la individualizará de acuerdo al contrato de construcción y se indicará la etapa en que la misma se encuentre;
6.- Si se tratase de hipoteca de motores, éstos deberán estar previamente inscriptos y debidamente individualizados.

Conc. : art. 53 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 108: 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 deberán notificar a los aseguradores, en forma fehaciente, la existencia del gravamen.

Conc. : art. 54 de la ley 17.285.
Nota: En el segundo párrafo se ha precisado que, a los efectos de hacer valer sus derechos sobre la indemnización a cargo del asegurador, el acreedor hipotecario deberá notificar a aquél la existencia del gravamen.

ARTÍCULO 109: 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.

Conc. : art. 55 de la ley 17.285.

ARTICULO 110: La hipoteca sobre aeronaves se extingue:
a) por extinción de la obligación principal;
b) por renuncia del acreedor hipotecario a su derecho;
c) por la venta de la aeronave hipotecada en remate público, sin perjuicio de la preferencia sobre el precio de venta;
d) por cumplimiento de la condición resolutoria a la que estaba subordinada;
e) por confusión de la calidad de acreedor hipotecario con la de propietario de la aeronave;
d) cuando se recuperen todos los pagarés o letras hipotecarios emitidos de conformidad a lo establecido en el artículo 112.

Los efectos de la inscripción de la hipoteca se extinguen de pleno derecho pasados quince (15) años desde la fecha de su inscripción, si ésta no fuese renovada;

Conc. : art. 56 de la ley 17.285, arts. 3151, 3196 y 3197 del Código Civil.
Nota: Se consideró necesario indicar con precisión los casos en que se produce la extinción de la garantía, con prescindencia de lo que establece para la hipoteca inmobiliaria el Código Civil. Se amplió el plazo de 7 a 15 años en virtud de la mayor vida útil de las aeronaves.

ARTÍCULO 111: 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.

Conc. : art. 57 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 112: Nada en el presente Código impide la emisión de pagarés o letras hipotecarios emitidos al portador, a la orden o nominativamente.

Conc.: art. 3202 del Código Civil.
Nota: artículo nuevo.
El Código Civil admite la emisión de letras o pagarés hipotecarios, mas como acá no se trata de inmuebles sino de una cosa mueble registrable cuyo régimen jurídico es el establecido por el presente Código, podría surgir la duda de si esos títulos de crédito especiales también pueden ser extendidos en materia aeronáutica. De ahí la necesidad de expresarlo fehacientemente. Su uso reportaría grandes beneficios a la industria aeronáutica porque inyectaría al mercado un circulante novedoso, ágil y con fuerte respaldo económico. El antecedente de este artículo es el el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

CAPITULO VIII

Privilegios

ARTÍCULO 113: Los privilegios establecidos en el presente capítulo son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial.
El privilegio del artículo 127 es preferido incluso a los privilegios marítimos, cuando la aeronave fuese removida de cualquier espacio acuático argentino, sea marítimo o fluvial, y tal remoción estuviese a cargo de la autoridad aeronáutica.
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 3 (tres) meses a partir de la fecha del término de las operaciones, actos o servicios que lo han originado.
Los mismos tienen efectos reipersecutorios, que se extienden hasta la verificación de las causales de extinción señaladas en este Código.
La cesión del crédito privilegiado importa, de pleno derecho, la de su privilegio.

Conc.: art. 58 de la ley 17.285 y art. 484 de la ley 20.094 de Navegación.
Nota: respecto al plazo de inscripción, se mantiene la misma fórmula que en la Ley 17.285, por ajustarse al art. 4 - inc. 3 del Convenio de Ginebra de 1948 relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, Decreto-ley 12.359 ratificado por ley 14.467. Idéntica exigencia se observa en el art. 30 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, en el art. 52.2 de la ley 27261/00 de Aeronáutica Civil del Perú, en el art. 53 de la ley 2.902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, en el art. 123 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18.916/90.
Se le conceden, además, efectos reipersecutorios, conforme lo exige el art. 4 inc. 1 del Convenio de Ginebra de 1948.

ARTÍCULO 114: Tendrán privilegios sobre la aeronave:
1.- Los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.
2.- Los créditos por derechos de utilización de aeródromos o de servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación.
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 el artículo 127.
4.- Los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, realizados fuera del punto de destino para continuar el viaje.
5.- Los emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo.

Conc. : art. 60 de la ley 17.285.
Nota: En el inc. 2 se eliminó el período de 1 año al que el Código anterior limitaba el derecho a reclamar. Con el párrafo agregado al inc. 3 se subsana un error de técnica legislativa en el Código anterior.
Se ha sustituido parcialmente el anterior inc. 4 por el texto del art. 4 inc.1.b) del Convenio de Ginebra de 1948, Decreto-ley 12.359 ratificado por ley 14.467.

ARTÍCULO 115: Serán títulos suficientes para la inscripción de los privilegios del artículo 114:
1.- respecto del inciso 2, los certificados de deuda emitidos por la autoridad aeronáutica;
2.- respecto del inciso 3, última parte, la liquidación definitiva de los gastos en que incurrió la autoridad aeronáutica;

Nota: artículo nuevo.
Indicando que títulos son suficientes para la inscripción de los privilegios, se evitan las arbitrariedades en que pudiera incurrir la administración pública en perjuicio de sus administrados.

ARTÍCULO 116: Los créditos que se refieren a un mismo viaje son privilegiados en el orden que se establecen en el artículo 114.
Cuando se trate de privilegios de igual categoría, los créditos se cobrarán a prorrata.
Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes.

Conc. : art. 61 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 117: Los privilegios se ejercen sobre la aeronave y sus partes componentes, sobre los materiales y efectos recuperados o sobre su producido, sobre la indemnización del seguro por pérdida o avería, y sobre las indemnizaciones debidas al propietario de la aeronave por daños causados a la misma por un tercero.

La carga y el flete se verán afectados por ellos sólo en el caso de que los gastos previstos en el inc. 3 del artículo 114 los hayan beneficiado directamente.
En caso de destrucción o inutilización del bien objeto del privilegio, éste será ejercitado sobre los materiales o efectos recuperados o sobre su producido.

Conc.: artículos 59 y 62 de la ley 17.285.
Nota: se ha extendido el asiento del privilegio, pues no hay fundamentos jurídicos suficientes para que sea más restringido que el que se otorga al acreedor hipotecario.

ARTÍCULO 118: Los privilegios sobre la carga y el flete se extinguen si la acción no se ejercita dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha en que la carga fue fehacientemente puesta a disposición del destinatario.
Este privilegio no requiere inscripción.

Conc.: art. 64 de la ley 17.285.
Nota: se corrigió la desarmonía que había entre los artículos 62 y 64 del Código anterior, incluyéndose también al flete. Se modificó el momento a partir del cual debe ejercerse la acción, pues la descarga es un acto meramente material mientras que los que interesan legalmente son los que producen efectos jurídicos, como la puesta a disposición.

ARTÍCULO 119: Los privilegios sólo se extinguen:
1.- Por la extinción de la obligación principal.
2.- Por el vencimiento del plazo de 2 (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 el artículo 113 de este Código.
4.- Por renuncia del acreedor a su derecho.
5.- Por cumplimiento de la condición resolutoria a la que estaba subordinada la obligación principal;
6.- por confusión de la calidad de acreedor con la de propietario de la aeronave;

Conc.: art. 63 de la ley 17.285.
Nota: se eleva a 2 años del plazo de vigencia de la inscripción del privilegio, dada la duración de los procesos judiciales. Se incluye una nueva causal de extinción, que solo opera luego del plazo señalado en el inciso, durante el cual se mantendrán los efectos reipersecutorios del privilegio.
Al intercalar el adverbio “sólo” en el primer párrafo, se despejan las dudas sobre el carácter taxativo de la enumeración.

CAPÍTULO IX

EMBARGO Y OTRAS MEDIDAS CAUTELARES

Sección A
Embargo

ARTICULO 120: Todas las aeronaves y sus motores debidamente inscriptos son susceptibles de embargo, con excepción de las públicas.

Conc. : art. 71 de la ley 17.285.
Nota: se hace expresa referencia a los motores de las aeronaves como cosas susceptibles de embargo, con independencia del resto de la aeronave.

ARTICULO 121: La anotación del embargo en el Registro Nacional de Aeronaves confiere a su titular una preferencia de pago sobre todo otro acreedor, con excepción de los de mejor derecho.

Conc. : art. 72 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 122: La anotación del embargo se extingue de pleno derecho a los 5 (cinco) años de su toma de razón, si ésta no fuese renovada.

Nota: artículo nuevo.

Sección B
Inmovilización de aeronaves

ARTICULO 123: El embargo conllevará la inmovilización de la aeronave sólo en los siguientes casos:
1.- cuando haya sido ordenado en virtud de una ejecución de sentencia;
2.- cuando se trate de un crédito acordado para la realización del viaje y aun cuando la aeronave estuviese 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 81, 82 y 83 de este Código.

Conc.: art. 73 de la ley 17.285.

CAPÍTULO X

Pérdida y abandono de aeronaves

Nota al Capítulo: bajo un mismo Capítulo se tratan dos figuras conexas (pérdida y abandono), que en la ley 17.285 estaban desmembradas.

ARTICULO 124: Se presume la pérdida de la aeronave cuando, transcurridos tres (3) meses de finalizadas las operaciones de búsqueda, no hubiese sido hallada.

Conc.: art. 233 de la ley 17285.
Nota: tiene algunas modificaciones semánticas.

ARTICULO 125: En el caso previsto en el artículo anterior, la autoridad aeronáutica declarará perdida la aeronave y procederá a la cancelación de la matrícula respectiva.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 126: Las aeronaves de bandera nacional o extranjera, así como sus partes o despojos, que estén accidentadas o inmovilizadas de hecho en territorio argentino, su mar territorial y sus aguas adyacentes, 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 (6) meses de producida la notificación del accidente o inmovilización.
La reglamentación establecerá 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.

Conc.: art. 74 de la ley 17285.
Nota: esta norma establece una presunción *iure et de iure* de abandono a favor del Estado y debe ser interpretada en consonancia con el art. 403 del Título XII relativo a la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación, que establece la carga pública de denunciar existencia toda aeronave accidentada o de sus restos o despojos.
El plazo para removerlas ha sido tomado del Código Civil, y tiene por objeto proteger los intereses del propietario o explotador.
Numerosas aeronaves son abandonadas, luego de emplearlas para la comisión de diversos ilícitos, muchos de ellos graves. Es lógico permitir a la autoridad aeronáutica disponer de ellas.
La inmovilización de hecho que menciona el artículo consiste simplemente en la no realización de ningún tipo de actividad, por otras razones distintas a la inmovilización emergente del embargo de aeronaves.

ARTICULO 127: La autoridad aeronáutica podrá disponer la inmediata remoción de la aeronave cuando la misma, sus partes o despojos, representen un peligro para la navegación aérea, el medio ambiente, la infraestructura o los medios de comunicación, o cuando la permanencia en el lugar del accidente o inmovilización pueda producir un deterioro del bien.

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

Conc.: art. 75 de la ley 17285.

Nota: se agregó una referencia al medio ambiente.

TITULO V

PERSONAL AERONÁUTICO

Nota al Título: Se introduce la novedad metodológica de dividir al Título en tantos Capítulos como unidades temáticas hay dentro del área genérica titulada "Personal aeronáutico". Esos Capítulos son: "Reglas generales", "Del Comandante de la aeronave", "Del Jefe y encargado de aeródromo".

CAPÍTULO I

Reglas generales

ARTICULO 128: A los efectos del presente Código, se considera personal aeronáutico a los titulares de certificaciones de idoneidad otorgadas o convalidadas por la autoridad aeronáutica que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de una aeronave de matricula argentina o en la superficie.
La autoridad aeronáutica dictará las reglamentaciones necesarias sobre licencias, certificados de competencia y habilitaciones del personal aeronáutico.

Nota: artículo nuevo.
Se agregó la reválida, pues también puede conformar personal aeronáutico quienes cuenten con ello.

ARTICULO 129: Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina o en la superficie, deberán poseer la certificación de su idoneidad expedida o convalidada por la autoridad aeronáutica, salvo que, respecto de los primeros, hubiese transferido esa potestad al Estado del explotador, de conformidad con los artículos 85 y 86 de este Código.

Conc.: art. 76 de la ley 17.285.
Nota: se le añadió un párrafo al final del artículo para armonizar su contenido con lo dispuesto en el artículo 85, que permite la transferencia de determinadas funciones propias del Estado de matrícula, al Estado del explotador

ARTICULO 130: El Estado Nacional aceptará la validez de los certificados de aeronavegabilidad y de las certificaciones de idoneidad expedidos o validados por el Estado de matrícula o, en su caso, del explotador de la aeronave, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidieron o validaron sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en la República Argentina.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 131: La convalidación de los certificados de idoneidad aeronáutica expedidos por un Estado extranjero, se regirá por los convenios y acuerdos internacionales sobre la materia suscriptos entre ese Estado y la República Argentina.
En los casos en que no existan acuerdos, dichos certificados podrán ser convalidados en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva y con sujeción al principio de reciprocidad.

Conc.: art. 77 de la ley 17.285.

ARTICULO 132: El desempeño de funciones aeronáuticas en el país debe ser satisfecho con personal argentino o con residencia permanente en la República.
Excepcionalmente, si se comprobase la falta del mismo, la autoridad aeronáutica podrá autorizar el empleo temporario de un porcentaje de personal extranjero por un término no mayor de seis (6) meses. Este plazo será renovable sólo si previamente se demuestra que perdura la necesidad que generó la situación, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

Conc.: art. 106 de la ley 17.285.
Nota: se ha trasladado a este Título lo normado en el artículo 106 de la Ley 17.285, por razones metodológicas. Se ha reducido el plazo de la autorización para el empleo de personal extranjero, previéndose su renovación en caso de necesidad.

ARTICULO 133: La autoridad aeronáutica determinará la integración mínima de la tripulación de vuelo de las aeronaves destinadas a servicios de transporte aéreo. Cuando lo considere necesario para la seguridad del vuelo, hará extensivo este requisito a las demás aeronaves.

Conc.: art. 78 de la ley 17.285.
Nota: se mantiene la facultad, aunque potestativa, de que la autoridad extienda su control a otras actividades aeronáuticas cuando razones de seguridad de vuelo hagan inconveniente que esta materia quede librada al criterio del explotador.

CAPÍTULO II

Comandante de la aeronave

ARTICULO 134: Toda aeronave 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 una persona específicamente designada, se presumirá que el piloto al mando es el comandante de la aeronave.
En el caso de vehículos aéreos no tripulados, se presumirá que quien opera la aeronave desde cualquier punto remoto es su comandante.

Conc.: art. 79 de la ley 17.285.
Nota: se agrega un nuevo párrafo para equiparar la tradicional figura del comandante de aeronave con la de quien la controla y telecomanda remotamente.
A este tipo de aeronaves se las denomina, indistintamente, aeronaves sin piloto, vehículos aéreos teledirigidos, aeronaves no tripuladas, UAV (por *unmanned aerial vehicle*), UAS (*unmanned aerial system*) y RAP (*remotely aircraft piloted*).

ARTICULO 135: 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 le hayan sido conferidos, deberán constar en la documentación de a bordo.
La reglamentación establecerá los requisitos para desempeñarse en el cargo.

Conc.: art. 80 de la ley 17.285.

ARTICULO 136: El comandante de la aeronave tiene, durante el viaje, facultades disciplinarias 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.

Conc.: art. 81 de la ley 17.285.

ARTICULO 137: 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, los bienes que se encuentran a bordo y para evitar daños en la superficie.

Conc.: art. 82 de la ley 17.285.

ARTICULO 138: En caso de necesidad el comandante de la aeronave podrá efectuar compras, aun sin mandato especial y no hallándose el explotador o sus agentes en el lugar, así como hacer los gastos necesarios para el viaje y para salvaguardar a los pasajeros, equipajes y carga transportados.

Conc.: art. 83 de la ley 17.285.
Nota: se sustituyeron los vocablos “mercancías y carga postal” por *carga,* pues este vocablo es omnicomprensivo de ambos y además incluye a las cosas que no son mercancía.

ARTICULO 139: El comandante tiene la obligación de comprobar y asegurarse, antes de la partida y durante el vuelo, que están dadas las condiciones técnicas y operativas que garantizan la seguridad del vuelo, pudiendo disponer la suspensión o la interrupción del mismo, bajo su responsabilidad.

Conc.: art. 84 de la ley 17.285.
Nota: se ha adecuado la redacción de artículo a las políticas y exigencias dimanantes de la seguridad operacional

ARTICULO 140: El comandante de la aeronave registrará en los libros correspondientes, los nacimientos o defunciones ocurridos a bordo y remitirá copia autenticada a la autoridad competente.
Igual procedimiento deberá adoptar en relación a los testamentos otorgados y los matrimonios en artículo de muerte celebrados a bordo.
Supletoriamente, se aplicarán las normas pertinentes del Código Civil relativas a los testamentos especiales, salvo el artículo 3685, permitiéndose su otorgamiento si la aeronave, con sus tripulantes y pasajeros, se encuentra inmovilizada en un aeródromo como consecuencia de un acto de apoderamiento ilícito.

Conc.: art. 85 de la ley 17.285 y art. 196 del Código Civil.
Nota: en su nueva redacción este artículo, relativo a las funciones del comandante como oficial público y como notario, alude expresamente al carácter *in extremis* de los matrimonios y testamentos celebrados a bordo. Se añade un párrafo nuevo que tiene por objeto distinguir al testamento marítimo (regulado por los art. 3684 y 3685 del Código Civil) del aeronáutico

ARTICULO 141: En caso de muerte de cualquier persona a bordo, el comandante de la aeronave deberá tomar medidas de seguridad con respecto a los efectos que pertenezcan al fallecido, entregándolos bajo inventario a la autoridad competente en la primera escala. Si dicha escala fuese realizada en el exterior del país, dará intervención al cónsul argentino.

Conc.: art. 85 de la ley 17.285
Nota: se sustituyó la frase “muerte de un pasajero o un miembro de la tripulación” por la más amplia de *muerte de cualquier persona a bordo.*

ARTICULO 142: El comandante de la aeronave podrá arrojar, durante el vuelo, las mercancías, equipajes o cualquier otro objeto o cosa, si lo considera indispensable para la seguridad del vuelo.

Conc.: art. 86 de la ley 17.285.

ARTICULO 143: Por razones ambientales, sólo se admite la echazón de combustible en circunstancias extraordinarias producidas por una emergencia, prohibiéndose el desalojo parcial injustificado en vuelo.
De toda echazón de combustible deberá dejarse constancia en los libros de a bordo, indicando cantidad, lugar, hora y circunstancias de la misma.

Nota: artículo nuevo.
Se agrega una nueva norma que contempla aspectos ambientales de la echazón.

CAPÍTULO III

Jefe y encargado de aeródromo

ARTICULO 144: En todo aeródromo público la autoridad aeronáutica designará un Jefe, que será autoridad superior del mismo en lo que respecta a su dirección, coordinación y régimen interno.
La reglamentación determinará los requisitos, obligaciones y facultades necesarios para su desempeño, así como las del personal que le esté subordinado.
En todos los aeródromos públicos, sean del Estado Nacional, de propiedad privada u otorgados en concesión para su explotación por particulares, el jefe de aeródromo tendrá, en su calidad de delegado de la autoridad pública, todas las facultades que hagan a la seguridad aérea y al adecuado funcionamiento de los servicios de tránsito aéreo.
En los aeródromos públicos otorgados en concesión, habrá además un Administrador de Aeropuerto a ser designado por el concesionario.

Conc.: art. 88 y 89 de la ley 17.285 y art. 9.c del Decreto 375/97.
Nota: se agrega un último párrafo que refuerza el sentido de las facultades asignadas al Jefe de Aeródromo, y se añade un último párrafo relativo a los Administradores de los aeródromos otorgados en concesión.

ARTICULO 145: En los aeródromos privados habrá un encargado, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o del tenedor del inmueble, o de otra persona designada por éstos. El nombre, domicilio y fecha de su designación serán comunicados a la autoridad aeronáutica, cumplimentando los requisitos exigidos por la reglamentación respectiva.

Conc.: art. 90 de la ley 17.285.

TÍTULO VI

EXPLOTADOR

Sección A
Explotador de la aeronave

ARTICULO 146: Este Código denomina explotador de la aeronave a la persona que la utiliza legítimamente por cuenta propia, aún sin fines de lucro.

Conc.: art. 65 de la ley 17.285

ARTICULO 147: El propietario es el explotador de la aeronave, salvo cuando hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves.

Conc.: art. 66 de la ley 17.285

ARTICULO 148: 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 infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

Conc.: art. 67 de la ley 17.285

Sección B
Explotador de aeródromos

ARTICULO 149: Este Código denomina explotador de aeródromo a la persona de existencia visible o ideal, pública o privada, que tiene a su cargo las operaciones y prestaciones esenciales y necesarias para el seguro, ordenado y eficiente desarrollo de la actividad aeronáutica que en aquél se cumple, así como de otras conexas a ella relacionadas directa o indirectamente con la atención a las aeronaves y sus tripulantes, a los pasajeros, al equipaje y a la carga.

Nota: artículo nuevo.

TITULO VII

CONTRATOS

Nota: Título nuevo. Dentro de él se regula la locación, el fletamento y el intercambio de aeronaves como Secciones dentro del Capítulo I. A continuación, en los Capítulos II, III y IV se aboca a la regulación del leasing aeronáutico, el código compartido y el contrato de transporte, respectivamente, dividiendo a este último en 5 Secciones dedicadas a disposiciones generales, transporte de pasajeros, de equipajes, de carga y especiales. Al desarrollar las cuatro primeras se han seguido las normas del Convenio de Montreal de 1999, aprobado por ley y posteriormente ratificado por la Argentina, en tanto que la última Sección encuentra su fuente de inspiración en la ley de Navegación N° 20.094.

CAPÍTULO I

Contratos sobre la Aeronave

Nota: Este Capítulo, relativo a los "Contratos sobre la aeronave", regula aquellos actos jurídicos que tienen por objeto a la aeronave en sí misma, y como finalidad emplearla en actividades afines a su destino técnico. Dentro de ellos están la locación, el fletamento, el intercambio y el leasing. Su denominación pretende adoptar una postura neutra respecto a la discusión doctrinaria sobre la existencia o no de los "contratos de utilización de aeronaves" como categoría jurídica y cuáles son las variantes contractuales que la integran.

Sección A
Locación de Aeronaves

ARTICULO 150: El contrato de locación de aeronaves es aquél por el cual una parte, llamada locador, se obliga a transferir a otra, llamada locatario, el uso y goce de una aeronave específicamente determinada para la ejecución de una actividad aeronáutica durante un cierto tiempo, o bien por uno o más viajes o por millas o kilometraje a recorrer, y éste último se compromete en contraprestación a pagar por ello un precio cierto en dinero.

Nota: artículo nuevo.
Incorpora los elementos típicos que caracterizan a este contrato.

ARTICULO 151: El contrato de locación de aeronaves 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 a los fines de los artículos 147 y 148, primer párrafo.

Conc.: art. 68 de la ley 17.285; art. 2 inc. 3 del Convenio de Roma de 1952, ley 17.404.

ARTICULO 152: La locación es a casco desnudo cuando el locador cumple su obligación mediante la sola entrega de la aeronave con el correspondiente certificado de aeronavegabilidad.
La locación es armada y equipada cuando el locador debe entregar la aeronave con su tripulación al locatario. Por acuerdo entre partes, el locador podrá mantener el control operacional de la aeronave, asumiendo el locatario la explotación comercial de la misma.

Conc.: art. 69 de la ley 17.285.
Nota: El artículo incorpora dentro del marco de su ámbito normativo a la figura del "wet lease", ajustándose a una práctica comercial ampliamente difundida. En el "wet lease" se mantiene la transferencia de la calidad de explotador, teniendo en cuenta que el locatario asume la responsabilidad por los daños ocasionados y dispone de los derechos de tráfico. La ley 17.285 mantenía una ficción, pues en ningún caso hay transferencia de contratos laborales.

ARTICULO 153: Son obligaciones del locador:
a) entregar la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización;
b) mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el fin de la vigencia del contrato, obligación que cesa si mediase culpa del locatario o cuando hubiese sido acordado de otro modo entre las partes;
c) salvo que se trate de una locación a casco desnudo, deberá equiparla y tripularla, debiendo transferir al locatario su conducción técnica y la dirección de la tripulación.

Nota: artículo nuevo.
Completa un vacío de la ley 17.285, al precisar las obligaciones del locador.

ARTICULO 154: Son obligaciones del locatario:
a) conservar la aeronave en buen estado;
b) utilizar la aeronave en la actividad aeronáutica prevista en el contrato;
c) pagar el precio en el plazo y lugar convenidos;
d) restituir la tenencia de la aeronave al locador al vencimiento del plazo locativo, en el estado en que la recibió, salvo el desgaste normal producido por el simple transcurso del tiempo y el uso apropiado que se haga de la misma.

Nota: artículo nuevo.
Completa un vacío de la ley 17.285, al precisar las obligaciones del locatario.

ARTICULO 155: No podrá cederse la locación de una aeronave ni subarrendarla sin consentimiento del locador.
El sub-arriendo y la cesión deben hacerse por escrito e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves, a los fines de los artículos 147 y 148.

Si no mediare consentimiento del locador, y encontrándose debidamente inscripto el contrato de locación, ambos locatarios responderán solidariamente por las infracciones y daños que se produjesen por causa de la aeronave.

Conc.: art. 70 de la ley 17.285.
Nota: en caso de no inscribir la sub-locación, extiende la solidaridad a ambos locatarios.

Sección B
Fletamento de aeronaves

ARTICULO 156: El contrato de fletamento es aquél por el cual una parte denominada fletante, sin transferir la tenencia y manteniendo su condición de explotador, se obliga a realizar con una aeronave, determinada al menos genéricamente, una o más vuelos u operaciones durante un tiempo limitado, y la otra, denominada fletador, se compromete a abonar por ellas un precio cierto en dinero.

Nota: artículo nuevo.
Los estudios realizados desde la vigencia de la Ley 17.285 sobre las fórmulas contractuales empleadas por los explotadores, permiten brindar un concepto claro, conciso y descriptivo de este contrato ampliamente utilizado en la actividad aeronáutica.

ARTÍCULO 157: El fletamento deberá celebrarse por escrito. En caso de que el fletador o el fletante soliciten su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves, deberá celebrarse en la forma establecida en el artículo 89 de este Código.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 158: Son obligaciones del fletante:
a) poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en condiciones de aeronavegabilidad;
b) realizar la operación o los viajes pactados durante el plazo convenido;
c) asumir, respecto a la ejecución del contrato, una obligación de resultado.

Nota: artículo nuevo.
Define las obligaciones del fletante

ARTICULO 159: Son obligaciones del fletador:
a) ser titular de los permisos de operación aeronáuticos necesarios para realizar las actividades previstas en el contrato.
b) dar a la aeronave la utilización prevista en el contrato;

c) pagar el precio en el lugar y tiempo convenidos;
d) pagar los gastos generados por el uso de la infraestructura aeronáutica y otros asumidos contractualmente;
e) cumplir con las instrucciones técnicas emitidas por el fletante;
f) liquidar en término las indemnizaciones u otras penalidades convenidas, en razón de la cancelación o demora en la ejecución de la operación o del vuelo por causas que le fueren imputables;

Nota: artículo nuevo.
Define las obligaciones del fletador.

ARTICULO 160: En el contrato de fletamento por tiempo, cuando su período de ejecución exceda el término pactado por hecho del fletador, éste estará obligado a pagar al fletante un sobreprecio proporcional al precio y tiempo convenidos, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 161: En caso de que el fletamento tenga por objeto un transporte, el fletante y el fletador son solidariamente responsables ante el cargador y los pasajeros, según sea el caso.

Nota: artículo nuevo.
Recoge, en su esencia, las disposiciones del Convenio de Montreal de 1999, aprobado por ley 26.451.

Sección C
Intercambio de aeronaves

ARTICULO 162: El contrato de intercambio de aeronaves es un contrato complejo, que tendrá lugar cuando dos o más explotadores se concedan recíprocamente el derecho a utilizar total o parcialmente sus respectivas aeronaves, con o sin tripulación, bajo la forma de locaciones o de fletamentos recíprocos.

Nota: artículo nuevo.
Se define el intercambio de aeronaves, recogiendo la doctrina más calificada a los fines de fijar el contenido de este contrato.

ARTICULO 163: En sus formalidades, el contrato deberá ajustarse a lo dispuesto respectivamente para los contratos de locación o de fletamento.
El sistema de responsabilidad por daños ocasionados a los pasajeros, equipajes y carga transportada y a los terceros en la superficie, se regirá por el régimen

aplicable a cada uno de los contratos mediante los que se hubiere constituido el intercambio de aeronaves.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 164: Si en virtud de ellos se transfiere la calidad de explotador, no producirán efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves. En tal caso, el propietario y el explotador serán responsables solidariamente de cualquier infracción o daños que se produjesen por causa de la aeronave.

Nota: artículo nuevo.
Se reitera una consecuencia propia de la locación de aeronaves.

ARTÍCULO 165: El contrato de intercambio de aeronaves deberá someterse a la aprobación de la autoridad aeronáutica.

Nota: artículo nuevo.

Sección D
Leasing de aeronaves

ARTICULO 166: El leasing aeronáutico es el contrato por el cual una parte, denominada dador, se obliga a transferir a otra, llamada tomador, la tenencia de una aeronave para su uso y goce mediante el pago de un canon en dinero, confiriéndole una opción de compra mediante el pago de un precio. El precio que resulta del ejercicio de la opción de compra debe estar fijado en el contrato o ser determinable según los procedimientos o pautas pactados.
El dador retendrá el dominio de la aeronave hasta el momento de formularse la opción de compra por el tomador.

Conc.: artículos 1, 3 y 4 de la ley 25.248.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 167: El contrato de leasing y todos los actos accesorios al mismo deberán formalizarse por instrumento público o privado, con la firma de los otorgantes certificada por escribano público o autoridad competente, y legalizadas de corresponder.

Conc.: artículo 8 de la ley 25.248
Nota: artículo nuevo.
Se modifica el criterio seguido por el art. 8 de la ley 25.248 en atención a la forma adoptada para los restantes contratos aeronáuticos.

ARTICULO 168: El tomador deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 93 para ser titular de una aeronave de matrícula argentina.
Para producir efectos frente a terceros deberá ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, caso contrario ambas partes, dador y tomador, serán solidariamente responsables de cualquier infracción o daños que se produjeren por causa de la aeronave.

Conc.: artículo 11 de la ley 25.248
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 169: Los contratos de leasing que sean celebrados por tomadores que reúnan los requisitos exigidos por el artículo 93 y que tengan por objeto aeronaves de matrícula extranjera, se regirán por los convenios internacionales vigentes en la República Argentina, pudiendo formalizarse en el exterior o en jurisdicción nacional mediante apoderados debidamente acreditados.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 170: Las aeronaves de matrícula nacional podrán ser objeto de contratos de leasing, debiendo ajustarse a las condiciones dispuestas en la presente Sección.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 171: El contrato de leasing puede prever que, al momento de su finalización, el tomador opte entre reintegrar la aeronave, prorrogar el contrato bajo nuevas condiciones o ejercer una opción de compra.
La opción de compra podrá ser ejercida por el tomador una vez que haya cumplido con el pago total del canon estipulado, o antes, si así lo hubieran convenido las partes.

Conc.: artículos 14 y 15 ley 25.248,
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 172: Son obligaciones del dador:
1.- entregar la aeronave en el lugar convenido;
2.- mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad;
3.- no turbar el uso y goce de la aeronave durante el plazo de ejecución del contrato.

Nota: artículo nuevo.
Se precisan las obligaciones típicas del dador.

ARTÍCULO 173: Son obligaciones del tomador:
1.- conservar la aeronave en las condiciones en las que le hubiera sido entregada, salvo el desgaste sufrido por el uso normal durante la vigencia del contrato;
2.- asumir el servicio de mantenimiento de la aeronave conforme lo establecido en los manuales y directivas de la autoridad aeronáutica;
3.- pagar el precio de acuerdo a las modalidades convenidas con el dador;
4.- mantener los seguros vigentes con la cobertura de ley.

Nota: artículo nuevo.
Se precisan las obligaciones típicas del tomador.

ARTÍCULO 174: En caso de mora podrá el dador obtener el inmediato secuestro del bien, con la sola presentación del contrato inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves, demostrando haber intimado de manera fehaciente al tomador para que en un plazo no menor de cinco (5) días proceda al pago del canon adeudado.
La acción de cobro del canon se sustanciará por el procedimiento ejecutivo.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 175: En caso de que el contrato de leasing recaiga sobre una aeronave sujeta a gravámenes o derechos de garantía, ambos deberán inscribirse en forma simultánea en el Registro Nacional de Aeronaves.
Si los gravámenes o garantías fueren posteriores a su inscripción, podrá el dador inscribirlos en la oportunidad de su formalización, siempre que acreditare el consentimiento del tomador.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 176: Durante la vigencia de la inscripción, o de su renovación, y hasta la inscripción del ejercicio de la opción de compra por parte del tomador, las medidas cautelares se inscribirán condicionadas a las resultas de dicha inscripción.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 177: Al contrato de leasing aeronáutico se le aplican subsidiariamente las normas del contrato de locación de aeronaves, en cuanto resulten compatibles, mientras el tomador no haya ejercido la opción de compra. Ejercida ésta, se aplicarán las normas del contrato de compraventa.

Conc.: artículo 26 de la ley 25.248.
Nota: artículo nuevo.

CAPÍTULO II

Contrato de Transporte

Sección A
Definiciones

ARTÍCULO 178: El contrato de transporte aéreo es aquel por el cual una persona, llamada transportador, se obliga a trasladar en aeronave y por vía aérea, desde un aeródromo a otro, en un cierto tiempo y en condiciones de seguridad a personas, equipajes o carga, a cambio de un precio cierto en dinero.

Nota: artículo nuevo.
Contiene los elementos exigidos por la más calificada doctrina para caracterizar el contrato de transporte aéreo. Se ha considerado pertinente emplear el término "carga" en lugar de "mercancías", por ser un concepto más amplio, que abarca la carga postal y los cargamentos constituidos por cosas que no se encuentran en el comercio.

ARTICULO 179: El contrato de transporte sólo se considerará cumplido con el arribo del pasajero o la entrega del equipaje o de la carga en el punto de destino, salvo que el pasajero o el expedidor voluntariamente lo interrumpan, en cuyo caso deberán indemnizar al transportador si ello le hubiere ocasionado algún perjuicio.

Conc.: art. 150, 2do párrafo de la ley 17.285.
Nota: artículo nuevo.
Se pone énfasis en la obligación de resultado propia de toda locación de obra.

ARTICULO 180: El contrato de transporte aéreo será sucesivo cuando sea ejecutado por varios transportadores por vía aérea en forma sucesiva, debiendo constar la individualización de los mismos en el respectivo documento de transporte así como el tramo que en cada caso habrán de ejecutar, y será juzgado como un transporte único cuando haya sido considerado por las partes como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de un solo contrato o por una serie de ellos.

Conc.: art. 151, 1er párrafo de la ley 17.285.
Nota: Se han incorporado una definición del contrato.

ARTICULO 181: El contrato de transporte será combinado cuando se empleen diferentes modos de transporte, en cuyo caso cada modo se regirá por las normas pertinentes.
Si se celebrase un contrato de transporte multimodal, el mismo se regirá por la legislación respectiva.

Conc.: art. 152 de la ley 17.285.
Nota: Se incorporó un párrafo final relativo al transporte multimodal.

Sección B
Transporte de pasajeros y de equipajes

ARTÍCULO 182: En el transporte de pasajeros se expedirá un billete de pasaje, individual o colectivo, que contenga:
1) indicación de los puntos de partida y destino;
2) fecha de emisión;
3) nombre y domicilio del transportador.

Conc.: art. 115 de la ley 17.285 y art. 3.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: se simplifica el contenido del billete de pasaje aéreo.

ARTÍCULO 183: Al pasajero se le entregará un aviso indicando que, cuando sea aplicable el presente Código, éste regirá la responsabilidad del transportista por daños al pasajero y al equipaje, y por retraso.

Conc.: art. 3.4 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Tiene por objeto alertar a los pasajeros extranjeros que realizan vuelos de cabotaje en el país, acerca de las condiciones que rigen la responsabilidad del transportador. Respecto de los nacionales, rige la ficción legal del art. 20 del Código Civil.

ARTÍCULO 184: Cualquier otro medio en que quede constancia de la información señalada en los artículos 182 y 183 podrá sustituir a la expedición del billete de pasaje. Si se utilizase uno de esos medios, el transportista ofrecerá al pasajero expedir una declaración escrita de la información conservada por esos medios.

Conc.: art. 3.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo. Se incorpora la emisión electrónica de billetes de pasaje.

ARTÍCULO 185: El transportista entregará al pasajero un talón de equipaje por cada bulto de equipaje facturado.
El mismo deberá indicar:
1) numeración del billete de pasaje;
2) los puntos de partida y destino;
3) fecha de emisión.
No se incluirán en dicho documento los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.
El talón de equipaje podrá estar incorporado al billete de pasaje.

Conc.: artículos 116 y 117 de la ley 17.285, art. 3.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451, y art. 4 del Protocolo de La Haya de 1955, ley 17386.

ARTÍCULO 186: La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje y/o del talón de equipaje, no perjudica a la existencia ni a la validez del contrato de transporte aéreo que, no obstante, quedará sometido a las previsiones de este Código, incluyendo las relativas a los límites de responsabilidad por retraso y por daños al equipaje.

Conc.: art. 114 de la ley 17.285 y art. 3.5 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: se elimina la pérdida del beneficio de limitar cuantitativamente la responsabilidad del transportador aéreo que traía la ley 17.285 a fin de unificar las normas internas con los convenios internacionales de los que la Argentina es parte.

ARTICULO 187: En el transporte aéreo internacional, el transportador no deberá embarcar pasajeros sin una verificación previa de que están provistos de los documentos necesarios para desembarcar en el punto de destino.

Conc.: art. 130 de la Ley 17285.

Sección C
Transporte de Carga

ARTICULO 188: En el transporte de carga, se expedirá una carta de porte aéreo.
La carta de porte aéreo es el título legal del contrato celebrado entre el expedidor y el transportador. Podrá ser extendida por escrito o electrónicamente o por cualquier otro medio, en cuyo caso el transportador deberá entregar al expedidor un recibo de carga que

permita identificar el envío y el acceso a la información conservada en tales medios.

Conc.: art. 119 de la ley 17.285 y artículos 4.1 y 4.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451
Nota: Se incorpora la emisión electrónica de las cartas de porte aéreo.

ARTICULO 189: La carta de porte aéreo o el recibo de carga deben indicar:
1) lugar y fecha de emisión;
2) punto de partida y de destino;
3) nombre y domicilio del expedidor;
4) nombre y domicilio del transportador;
5) nombre y domicilio del destinatario, en su caso;
6) clase y estado del embalaje, marcas y numeración de los bultos;
7) peso, naturaleza y dimensiones de la carga o bultos;
8) cantidad, volumen y estado de la carga;
9) importe del valor declarado, en su caso.

Conc.: art. 121 de la ley 17.285 y artículos 5 y 6 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451
Nota: Se ha simplificado el contenido de la carta de porte.

ARTÍCULO 190: La carta de porte será extendida por el expedidor en tres ejemplares originales: uno para el transportador, con la firma del expedidor; otro para el destinatario, con las firmas del transportador y del expedidor; y el tercero para el expedidor, con la firma del transportador, previa aceptación de la carga.
La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello o por la firma digital.
Si, a petición del expedidor, el transportista extiende la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que el transportista ha actuado en nombre del expedidor.

Conc.: art. 120 de la ley 17.285 y art. 7 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: se hace expresa alusión a la firma digital, para el caso de que se expida una carta de porte electrónica.

ARTÍCULO 191: Cuando haya más de un bulto:
a) el transportista de la carga tendrá derecho a pedir al expedidor que extienda cartas de porte aéreo separadas;
b) el expedidor tendrá derecho a pedir al transportista que entregue recibos de carga separados cuando se utilicen los otros medios previstos en el artículo 188.

Conc.: art. 8 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

Nota: artículo nuevo. Uniforma el orden interno con las normas internacionales vigentes para la Argentina.

ARTÍCULO 192: El incumplimiento de las disposiciones de los artículos 188 a 191 no afectará a la existencia ni a la validez del contrato de transporte que, no obstante, quedará sujeto a las reglas del presente Código, incluso las relativas a los límites de responsabilidad.

Conc.: art. 122 de la ley 17.285 y art. 9 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo. Reemplaza al art. 122 y uniforma el orden interno con las normas internacionales vigentes para la Argentina.

ARTICULO 193: El expedidor es responsable de la exactitud de la información y declaraciones que incluya en la carta de porte o en el recibo de carga, inscritas o hechas por él o en su nombre al transportista para que se inscriban en ellos o en los otros medios previstos en el artículo 188. Esta obligación regirá también cuando, quien actúe en nombre del expedidor, sea también dependiente del transportador.
El expedidor indemnizará al transportista de todo daño que haya sufrido éste, o cualquier otra persona con respecto a la cual el transportista sea responsable, como consecuencia de las indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas, falsas o incompletas hechas por él o en su nombre.

Conc.: art. 10 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo. Uniforma el orden interno con las normas internacionales vigentes para la Argentina.

ARTICULO 194: El transportador que haya incluido informaciones irregulares, inexactas, falsas, o incompletas en el recibo de carga o en cualquier otro medio de los autorizados en el artículo 188 del presente Código, será responsable por todos los daños que resulten de tal hecho.

Conc.: art. 10.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 195: La carta de porte aéreo o el recibo de la carga hacen fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la recepción de la carga por el transportador y de las condiciones de transporte que contengan.
Las declaraciones de la carta de porte aéreo, o del recibo de carga, relativas al peso, las dimensiones, el embalaje de la carga y el número de bultos, constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados.

En caso de discrepancia entre el peso consignado por el expedidor en la carta de porte y el que resulte de la intervención del organismo que opera en el depósito fiscal, se tendrá por válida esta última, salvo prueba fehaciente en contrario.
Las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando éste las haya comprobado en presencia del expedidor 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.

Conc.: art. 123 de la ley 17.285 y art. 11 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 196: La carta de porte puede ser extendida al portador, a la orden o nominativamente.

Conc.: art. 124 de la ley 17.285.

ARTICULO 197: El expedidor tiene derecho, a condición de cumplir con todas las obligaciones resultantes del contrato de transporte, a disponer de la carga sea retirándola del aeropuerto de salida o 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.
En caso de que sea imposible ejecutar las instrucciones del expedidor, el transportador deberá darle aviso inmediato.

Conc.: art. 12.1 y 12.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 198: El expedidor no ejercerá este derecho de disposición de forma que perjudique al transportador ni a otros expedidores, debiendo rembolsar todos los gastos ocasionados por el ejercicio de este derecho.

Conc.: art. 12.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 199: El derecho del expedidor cesa en el momento en que comienza el del destinatario, conforme se determina en el artículo 201 del presente Código. Sin embargo, si el destinatario rehúsa aceptar la carga o si no es hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Conc.: art. 12.4 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 200: Si el transportador cumple las instrucciones del expedidor respecto a la disposición de la carga, sin exigir la presentación del ejemplar de la carta de porte aéreo o del recibo entregado a este último, será responsable, sin perjuicio de su derecho a resarcirse del expedidor, 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.

Conc.: art. 12.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 201: Salvo los casos en que el expedidor haya ejercido su derecho de disposición de la carga, el destinatario tendrá derecho, desde la llegada de la carga al lugar de destino, a exigir al transportador la entrega de la misma a cambio del pago del importe que corresponda y del cumplimiento de las condiciones de transporte.
Salvo estipulación en contrario, el transportador debe dar aviso inmediato al destinatario de la llegada de la carga.

Conc.: art. 13.1 y 13.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 202: Los derechos acordados al expedidor y al destinatario en los artículos 197 y 201, podrán ser ejercidos a condición de que ambos hayan cumplido las obligaciones que el contrato de transporte pone a su cargo.
Tales derechos sólo podrán modificarse mediante una cláusula explícita consignada en la carta de porte aéreo o en el recibo de carga.

Conc.: art. 14 y 15.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 203: Lo dispuesto en los artículos precedentes respecto al expedidor y al destinatario no afecta a sus relaciones mutuas, ni a las relaciones entre terceros cuyos derechos provienen del expedidor o del destinatario.

Conc.: art. 15.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 204: El expedidor debe proporcionar la información y los documentos que sean necesarios para cumplir con las formalidades de aduana, policía, sanidad y de cualquier otra autoridad pública, antes de la entrega de la carga al destinatario. El expedidor es responsable ante el transportador de todos los daños que pudieran resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de dicha información o de los documentos, salvo que ello se deba a la culpa del transportador, sus dependientes o agentes.
El transportador no está obligado a examinar si dicha información o los documentos son exactos o suficientes.

Conc.: art. 16 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 205: Si el transportista admite la pérdida de la carga, o si la carga no ha llegado a la expiración de los siete (7) días siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el destinatario podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

Conc.: art. 13.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

Sección D
Transporte de carga postal

ARTICULO 206: Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular están obligados a transportar la carga postal que se les asigne, dentro de la capacidad que la autoridad aeronáutica fije para cada tipo de aeronave, en consulta con la administración postal.
El transporte de la carga postal cederá únicamente prioridad al transporte de pasajeros.

Conc.: art. 125 de la ley 17.285.
Nota: Disposiciones similares se consagran en el art. 106 de la Ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, en el art. 171 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, y en el art. 85.1 de la Ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú.

ARTICULO 207: Los explotadores de servicios de transporte aéreo regular, podrán ser autorizados a realizar servicios de transporte aéreo regular

exclusivamente para carga postal. Cuando el servicio no pueda ser prestado por explotadores de servicios de transporte aéreo regular, la autoridad aeronáutica podrá autorizar su prestación por explotadores de servicios de transporte aéreo no regular.

Conc.: art. 126 de la ley 17-285.
Nota: Disposiciones similares se consagran en el art. 106 de la Ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, y en el art. 171 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02.

ARTICULO 208: La legislación postal, tanto interna como la que dimana de convenios internacionales en los que la República Argentina es parte, se aplicará al transporte aéreo de carga postal en lo que fuese pertinente.

Conc.: art. 127, 2do párrafo, de la ley 17.285.
Nota: Disposiciones similares se consagran en el art. 172 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, y en el art. 85.2 de la Ley 27.261/00 de de Aeronáutica Civil Perú. También se las observa en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004.

ARTICULO 209: Las indemnizaciones debidas al remitente por la Administración Postal respectiva, en razón del envío realizado por medio de un servicio de transporte aéreo, se regirán por las normas especiales que regulan la materia tanto en el orden interno como en el internacional.

Nota: artículo nuevo.
Recoge una práctica usual en materia de indemnizaciones por pérdida de o daño a las piezas postales despachadas.
Su precedente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 210: Lo relativo al transporte aéreo de sustancias peligrosas será aplicado en subsidio de lo dispuesto por las normas de la Unión Postal Universal, en la medida que ellas resulten insuficientes.

Nota: artículo nuevo.
Su precedente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Sección E
Transportes especiales

ARTICULO 211: Las partes podrán convenir condiciones especiales respecto de los cargamentos en los cuales su naturaleza y condición, así

como las circunstancias y términos en que deba realizarse el transporte, justifique apartarse de lo dispuesto en los artículos anteriores.

Conc.: art. 51 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Lo dispuesto en esta norma está inspirado en la ley de la navegación 20.094.

CAPITULO III

Contrato de trabajo aéreo

ARTICULO 212: Habrá contrato de trabajo aéreo cuando una parte, que sea explotador de una aeronave, se comprometa a realizar con ella una o más tareas específicas diferentes del transporte aéreo, aun cuando puedan incluir el traslado de personas y/o cosas en función complementaria de aquéllas o para satisfacer las exigencias operacionales restringidas a la explotación a la cual se halle afectado, y la otra parte se comprometa a abonarle un precio cierto en dinero, sin que el vínculo entre ambas implique una relación de dependencia.

Nota: artículo nuevo.
Define al contrato de trabajo aéreo según sus notas características. El art. 93 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá y el art. 176 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, adoptan una definición aún más genérica.

ARTICULO 213: Para realizar trabajo aéreo en cualquiera de sus modalidades, las personas o empresas deberán obtener autorización previa de la autoridad aeronáutica sujeta a los siguientes recaudos:
1.- reunir los requisitos establecidos en este Código para ser propietario de aeronave;
2.- poseer capacidad jurídica, técnica y económica acordes con la especialidad de que se trate;
3.- operar con aeronaves de matrícula argentina;
4.- cumplir con las normas de prevención de la contaminación y de protección ambiental.
Con carácter excepcional la autoridad aeronáutica podrá dispensar del cumplimiento de las exigencias de los incs. 1 y 3, cuando no existiesen en el país personas ni empresas capacitadas o aeronaves aptas para la realización de una determinada especialidad de trabajo aéreo.

Conc.: art. 131 de la ley 17.285
Nota: se incorpora un nuevo inciso que contempla la protección del ambiente.
Sus precedentes son el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTICULO 214: Las prescripciones de este Código relativas al fletamento son aplicables al trabajo aéreo, así como toda otra norma que se relacione con el objeto y fin de éste.
La reglamentación a ser dictada por la autoridad aeronáutica, establecerá las normas a las que deberá ajustarse el trabajo aéreo conforme a sus diversas modalidades.

Conc.: art. 132 de la ley 17.285
Nota: se añade un primer párrafo al artículo a fin de dar certidumbre sobre la naturaleza jurídica del contrato.

TITULO VIII

AERONÁUTICA COMERCIAL

CAPÍTULO I

Reglas generales

ARTICULO 215: La aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.

Conc.: art. 91 de la ley 17.285.

ARTICULO 216: Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves y por vía aérea a personas o cosas.
Los servicios de trabajo aéreo consisten en toda actividad aérea comercial realizada con aeronaves, exceptuando el servicio de transporte aéreo.

Conc.: art. 92 de la ley 17.285.
Nota: Tiene modificaciones de forma.

ARTICULO 217: Los servicios de transporte aéreo pueden ser regulares o no regulares.
Se entiende por servicio de transporte aéreo regular aquél que, destinado en forma irrestricta al uso público, se realiza mediante una serie sistemática de vuelos durante la vigencia del permiso de operación, con sujeción a rutas y horarios prefijados, adecuadamente difundidos o publicados. No alterará el carácter regular del servicio, la circunstancia que la serie sistemática de vuelos no sea ininterrumpida durante todo el año.
Todo otro servicio de transporte aéreo será considerado no regular.

Conc.: artículo 93 de la ley 17.285.
Nota: La norma recepta la terminología utilizada por la Organización de Aviación Civil Internacional. También recepta los elementos que, en la actualidad, permiten distinguir los servicios aerocomerciales regulares de los no regulares

ARTICULO 218: El servicio de transporte aéreo puede ser interno o internacional.
Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos (2) o más puntos del territorio argentino.

Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio argentino y un Estado extranjero, o entre dos (2) puntos del territorio argentino cuando se hubiese pactado una escala intermedia en el territorio de un Estado extranjero.

Conc.: artículo 94 de la ley 17.285.
Nota: Contiene modificaciones de forma. La norma coincide con la solución establecida en el artículo 1°, apartado 2° del Convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTICULO 219: El transporte aéreo no pierde su carácter de interno cuando la aeronave efectúa un aterrizaje forzoso en el territorio de otro Estado.

Nota: artículo nuevo.
Refuerza el concepto establecido en el artículo anterior, para evitar problemas de interpretación.

ARTICULO 220: Para la explotación de toda actividad comercial aérea, se requiere un permiso de operación previo según las prescripciones de este Código, los reglamentos y disposiciones aeronáuticas vigentes.
Tratándose de servicios de transporte aéreo internacional a cargo de explotadores extranjeros, se aplicarán los acuerdos y convenios internacionales en que fuere parte la República Argentina.

Conc.: artículos 95 y 129 de la ley 17.285.
Nota: Se ha unificado la habilitación administrativa para la explotación de toda actividad comercial aérea, bajo la denominación genérica de permiso de operación, correspondiendo a la reglamentación determinar la forma concreta que deberá revestir el acto administrativo en cada caso particular.

ARTICULO 221: Los permisos de operación no podrán ser cedidos, ni transferidos. Sin embargo, por razones de interés público, se podrá autorizar la cesión o transferencia después de comprobar que los servicios funcionan de debida forma y que el beneficiario de la misma reúne los requisitos establecidos por el presente Código para ser titular del permiso de operación de que se trate.

Conc.: artículo 96 de la Ley 17.285.
Nota: Tiene modificaciones de forma.

ARTÍCULO 222: La actividad aerocomercial se desarrollará en el orden internacional mediante servicios de transporte aéreo prestados por empresas nacionales o extranjeras; a tales fines se celebrarán acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo o se otorgarán los respectivos permisos de operación.

Nota: artículo nuevo.
Precisa en forma clara las distintas formas de acceder a la prestación de los servicios aerocomerciales en el orden internacional.

ARTÍCULO 223: En los servicios de transporte aéreo interno e internacional, el ingreso y salida de aeronaves, pasajeros y carga serán facilitados conforme a los acuerdos internacionales en los que la República Argentina sea parte.
El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará a cargo de la coordinación de dichas operaciones según la reglamentación que fijará su integración, funciones y atribuciones.

Nota: artículo nuevo.
La norma recoge la exigencia establecida en el artículo 22 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, así como lo previsto en el Anexo 9 al mismo Convenio.

ARTICULO 224: El procedimiento para la tramitación de los permisos de operación será fijado por el Poder Ejecutivo Nacional sobre la base de un régimen de 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.

Conc.: art. 102 de la ley 17.285.

ARTICULO 225: No se otorgará permiso de operación alguno sin la comprobación previa de la capacidad técnica y económico-financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear, observando todas las disposiciones ambientales federales aplicables.

Conc.: art. 105 de la ley 17.285.
Nota: Tiene modificaciones de forma. Se hace referencia, igualmente, a lo normado en materia ambiental.

ARTICULO 226: Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular deberán ser previamente aprobados por la autoridad aeronáutica.
Se entiende por tarifa toda contraprestación que recibe el transportador a cambio del servicio de transporte o los servicios accesorios que por su naturaleza no resultan escindibles del mismo.
Se excluye del término tarifa las penalidades que deba abonar el pasajero.

Conc.: artículo 109 de la Ley N° 17.285.

Nota: se define qué debe entenderse por tarifa.

CAPÍTULO II

Servicios de transporte aéreo interno

ARTICULO 227: Los servicios de transporte aéreo interno podrán ser prestados por personas de existencia visible o de existencia ideal constituidas en el país conforme a la legislación vigente.

Conc.: art. 97, primer párrafo, de la ley 17.285, art. 31 del Código Civil.
Nota: Tiene modificaciones de forma.

ARTICULO 228: Las personas de existencia visible que exploten servicios de transporte aéreo interno deben estar domiciliadas y mantener su domicilio real en la República.

Conc.: art. 98 de la ley 17.285.
Nota: Tiene modificaciones de forma.

ARTICULO 229: Las personas de existencia ideal que exploten servicios de transporte aéreo interno deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Estar constituidas conforme a las leyes argentinas;
b) El control efectivo, la propiedad sustancial y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República Argentina.
c) Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más uno de los socios deben ser argentinos con domicilio en la República y poseer la mayoría del capital social;
d) 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 argentinos con domicilio real en la República. La transferencia de estas acciones sólo podrán efectuarse con autorización del directorio, el cual comunicará a la autoridad aeronáutica, dentro de los ocho (8) días de producida la transferencia, los detalles de la autorización acordada;
e) El presidente del directorio o consejo de administración, los gerentes y por lo menos dos tercios de los directores o administradores deberán ser argentinos;
f) Tener establecida su oficina principal y domicilio permanente en el territorio argentino.

Conc.: art. 99 de la ley 17.285.

Nota: Se ha añadido la exigencia de que la propiedad sustancial esté en manos de personas con domicilio real en la República Argentina. Al vocablo *control,* se la añadió *efectivo.*

ARTICULO 230: Las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener matrícula argentina.
Cuando mediaren razones de orden técnico, operativo o comercial que lo justificaren, las transportadoras de bandera nacional podrán utilizar aeronaves de matrícula extranjera.

Conc.: art. 107 de la ley 17.285

ARTICULO 231: La autoridad aeronáutica podrá requerir la presentación de memorias, balances generales, estados de ganancias y pérdidas y en general toda la información que se considere necesaria para acreditar la capacidad económica y financiera del explotador, así como el origen y distribución del capital social.

Conc.: art. 101 de la ley 17.285.
Nota: se ha modificado el texto del artículo 101 de la ley 17.285, teniendo en cuenta que la ley 19.550 ha establecido con minuciosidad los requisitos que deben reunir los estados contables de las sociedades comerciales

ARTICULO 232: El término de los permisos de operación no excederá los quince (15) años, renovables a requerimiento de la empresa previa comprobación de que los servicios son prestados satisfactoriamente.
El permisionario deberá presentar su solicitud de renovación con seis (6) meses de anticipación a la finalización de su permiso.

Conc.: art. 103 de la ley 17.285.
Nota: se ha reducido el plazo de solicitud de prórroga y se modificó ligeramente el criterio para concederla.

ARTICULO 233: Ningún permiso de operación importa el reconocimiento de derechos de exclusividad en el uso de rutas, aeródromos y demás servicios de navegación aérea.

Conc.: art. 104 de la ley 17.285.
Nota: amplía el contenido del artículo original.

ARTICULO 234: Los acuerdos que impliquen convenios de pool, conexión, consolidación o fusión de servicios o negocios, unión temporaria de empresas, códigos compartidos o cualquier otra modalidad comercial similar, deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica.

Antes de proceder a la aprobación, la autoridad aeronáutica deberá verificar, entre otros aspectos que determine la reglamentación, que dichos acuerdos respeten los permisos de operación otorgados y los derechos de los usuarios.
Si la autoridad aeronáutica no formulare objeciones dentro de los cuarenta y cinco (45) días, el acuerdo se considerará aprobado.

Conc.: artículo 110 de la ley 17.285.
Nota: Se han contemplado nuevas modalidades contractuales incorporadas a la operatoria de las empresas de transporte aéreo. Se fijan condiciones para la aprobación de los acuerdos, fundamentalmente en materia de titularidad de los permisos de operación y protección de los derechos de los usuarios.

ARTICULO 235: Toda persona a la que se hubiese otorgado un permiso de operación, deberá constituir, antes de iniciar su actividad, una garantía suficiente de cumplimiento de sus servicios, de conformidad con lo que establezca la reglamentación a ser dictada por la autoridad aeronáutica.
El incumplimiento de las obligaciones emergentes del permiso de operación producirá la pérdida de la garantía.

Conc.: art. 112 de la ley 17.285.
Nota: se modifica y simplifica la regulación del artículo 112, remitiendo a la reglamentación en cuanto a los aspectos formales y procedimentales.

ARTICULO 236: La flota del permisionario deberá estar integrada por una cantidad de aeronaves que, juntamente con los demás elementos correspondientes a la capacidad técnica, permita asegurar en todo momento la adecuada prestación del servicio.

Nota: artículo nuevo.
Constituye una importante pauta normativa con miras a asegurar una adecuada prestación del servicio ofrecido.

ARTÍCULO 237: Los permisionarios deberán procurar la renovación de su flota de aeronaves conforme a los adelantos tecnológicos, en la medida que las características del servicio lo requieran, tendiendo con ello a un mejor servicio para el usuario.

Nota: artículo nuevo.
Si bien está dirigida a los permisionarios, la norma constituye una pauta a considerar por la autoridad aeronáutica, llamada a decidir el otorgamiento de nuevos permisos de operación o su renovación.

ARTICULO 238: La prestación de los servicios internos no regulares deberá ajustarse a las siguientes previsiones:

a) cada vuelo no regular tendrá por objeto atender una necesidad de transporte que no pueda satisfacerse por los servicios regulares en las condiciones requeridas por la demanda;
b) la sucesión de vuelos no regulares no debe configurar un servicio regular.

Conc.: art. 40 de la ley 19.030.
Nota: artículo nuevo.
Recoge la exigencia prevista en el artículo 40 de la Ley 19.030 a efectos de evitar la competencia entre los servicios regulares y los no regulares.

CAPÍTULO III

Servicios de transporte aéreo internacional

ARTICULO 239: Las condiciones y requisitos establecidos por este Código para la explotación de servicios de transporte aéreo interno, serán aplicables a las empresas argentinas que efectúen servicios internacionales.

Conc.: art. 128 de la ley 17.285.
Nota: se han introducido modificaciones de forma.

ARTICULO 240: En los casos en que no existan acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales vigentes, será de aplicación respecto de los explotadores extranjeros lo dispuesto en el artículo 224 del presente Código.
Los servicios de transporte aéreo a realizar con aeronaves de reducido porte con los países limítrofes podrán ser excluidos del régimen de audiencia pública.

Conc.: art. 129 de la ley 17.285.
Nota: La norma complementa lo previsto en el artículo 224 de este Código. Se prevé la posibilidad de simplificar el otorgamiento de permisos de operación para la explotación de servicios de transporte aéreo con los países limítrofes, con aeronaves de reducido porte.

ARTÍCULO 241: La autoridad aeronáutica fijará las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. En todos los casos, las tarifas deberán ser registradas y los horarios e itinerarios aprobados conforme lo establezca la reglamentación pertinente.

Conc.: art. 129, segundo párrafo, de la ley 17.285.

Nota: se modifica el segundo párrafo del artículo 129 de la Ley N° 17.285. La exigencia de aprobación de las tarifas ha sido sustituida por su registro, siguiendo los lineamientos actuales en el orden internacional.

ARTICULO 242: La autoridad aeronáutica podrá autorizar servicios no regulares de transporte aéreo internacional por aplicación de lo establecido en los convenios bilaterales o multilaterales vigentes, o en su caso conforme a la reglamentación pertinente.

Nota: artículo nuevo.
Se refiere específicamente a los servicios de transporte aéreo no regular.

CAPÍTULO IV

Código compartido

ARTICULO 243: El acuerdo de código compartido es aquel mediante el cual una parte, denominada compañía operadora, le otorga a la otra parte, calificada como compañía comercializadora, la comercialización de uno o más vuelos operados por aquélla en las rutas autorizadas, con su propio código de vuelo o designador de línea aérea, en los términos que se convengan entre los transportadores participantes.
Los acuerdos de código compartido también pueden tener por objeto que dos o más transportadores compartan el mismo código de línea aérea para un vuelo.

Nota: artículo nuevo.
Completa un vacío de la ley 17.285, contemplando una modalidad de la colaboración interempresaria ampliamente desarrollada en nuestros días (conf. Doc OACI 9626, relativo a *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, punto 4.1-7, 4.7-2 y 4.8, y Circular OACI 269-AT/110, sobre *Repercusiones de la compartición de códigos entre líneas aéreas*, punto 1.1).
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 244: Los acuerdos de código compartido deberán ser autorizados por la autoridad aeronáutica, la que controlará de manera especial que los Estados de las líneas aéreas participantes dispongan de derechos de tráfico para operar en jurisdicción nacional y que no acuerden prácticas anticompetitiva según lo prescribe este Código o la legislación vigente.

Nota: artículo nuevo.
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 245: La compañía comercializadora deberá notificar al pasajero, y difundir adecuada, oportuna y claramente a través de los medios de comunicación masiva, el tramo o los tramos que están sometidos a código compartido, identificando de manera expresa a la compañía operadora.

Nota: artículo nuevo.
Esta norma atiende a la protección de los derechos de los usuarios.

ARTICULO 246: Sin perjuicio de las obligaciones recíprocas establecidas en el respectivo acuerdo de código compartido, y en la medida en que pueda distinguirse entre un transportador contractual y otro de hecho en la ejecución efectiva del transporte, ambos transportadores responderán solidariamente por los daños sufridos por los pasajeros, equipajes y carga transportados.

Nota: artículo nuevo.
A condición de lo dispuesto en el artículo, se establece *ministerio legis* la solidaridad pasiva entre todos los transportadores que comparten el código, pues en los hechos se comportan ante el pasajero o el cargador como transportador contractual y transportista de hecho.

CAPÍTULO V

Sistemas de distribución de los servicios

Nota al Capítulo: Capítulo nuevo. Se lo incluye dentro del Título dedicado a regular la aeronáutica comercial por tratarse de una poderosísima herramienta de comercialización.

Sección A
Reglas generales

ARTICULO 247: Todo sistema de distribución o comercialización de servicios que ofrezca información sobre horarios, tarifas, itinerarios, disponibilidad de asientos o de capacidad de carga y de servicios vinculados al transporte aéreo, como también hacer reservas y emitir los documentos respectivos, deberá garantizar la imparcialidad,

transparencia y no discriminación para todas las partes involucradas, tutelando el carácter confidencial de los datos registrados.

Nota: artículo nuevo.
El transporte aéreo constituye una actividad comercial que debe ser sometida a niveles deseables de protección, competencia y cooperación con miras a evitar el abuso de posición dominante, el dumping de capacidad y fijación de precios predatorios, y otras prácticas que afectan la sana competencia.

ARTICULO 248: Toda vez que el sistema de comercialización de servicios sea una base de datos, además de los principios indicados en el artículo anterior, deberá observar los de calidad o fidelidad de la información, de resguardo de la actividad jurisdiccional y de los datos nominativos, de rectificación, de consentimiento y de finalidad, con especial énfasis en la protección de los derechos de los usuarios y de los suscriptores del sistema.

Nota: artículo nuevo.
Todo sistema computarizado de distribución de servicios opera como una base de datos. En cuanto tal, su funcionamiento se rige por las normas del derecho informático. Lo que se ha hecho, entonces, es incorporar al Código Aeronáutico ciertos principios insoslayables acuñados por aquella disciplina.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Sección B
Sistemas computarizados de reservas

ARTICULO 249: El sistema computarizado de reservas es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:
a) se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo;
b) se pueden hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos;
c) se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios o los suscriptores.

Nota: artículo nuevo.
La definición se basa en el Doc. OACI 9587, *Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.*
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 250: Las disposiciones de la presente Sección, así como las de la reglamentación a ser dictada por la autoridad aeronáutica, se aplicarán a todas las terminales de servicios computarizados de reservas u otros medios de acceso a los sistemas utilizados en la República Argentina, cualquiera sea la nacionalidad del proveedor o la localización geográfica de la unidad central o de la fuente de información utilizada.
Las disposiciones de la presente Sección se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en la República Argentina.

Nota: artículo nuevo.
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 251: Es libre el intercambio de información necesaria para el debido funcionamiento de los sistemas computarizados de reservas efectuado a través de las fronteras argentinas.
Este derecho será ejercido bajo el principio de reciprocidad con el otro Estado o con un sistema domiciliado en el extranjero.

Nota: artículo nuevo.
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 252: Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores, son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema computarizado de reservas.

Nota: artículo nuevo.
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 253: Los contratos originados por las actividades reguladas en la presente Sección tendrán una duración máxima de dos (2) años, y su precio no puede estar sujeto, en todo o en parte, a la identidad de los transportistas aéreos cuyos productos son vendidos por el proveedor del sistema.

Nota: artículo nuevo.

Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 254: Son nulas las cláusulas de los contratos de sistemas computarizados de reservas que:
a) establezcan condiciones monopólicas, anticompetitivas o de exclusividad en la utilización de un sistema computarizado de reservas;
b) establezcan un trato discriminatorio, de cualquier naturaleza, con respecto a servicios convenidos en contratos similares;
c) obliguen al suscriptor a vender un producto de transporte aéreo ofrecido, directa o indirectamente, por el proveedor del sistema.

Nota: artículo nuevo.
Los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 contenían preceptos similares, al igual que el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

CAPÍTULO VI

Fiscalización de las actividades aeronáuticas comerciales

ARTÍCULO 255: Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica. Al efecto le corresponde:
1.- Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en los permisos de operación otorgados, 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, 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 resultare de ellos causales que traigan aparejada la caducidad o retiro del permiso de operación.
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 del permiso de operación, 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, con el objeto de evitar se apliquen prácticas anticompetitivas o un abuso de una posición dominante previstas en el régimen de control de competencia.
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.- Autorizar la incorporación de nuevas aeronaves al servicio de empresas de transporte aéreo nacional, determinando su aptitud para servir las rutas que le hubieren sido concedidas al titular del permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica.
10.- Impedir la realización de vuelos que importen el ejercicio de derechos de tráfico no acordados o respecto de los cuales se carezca del permiso de operación correspondiente.
11.- Desempeñar todas las otras funciones de fiscalización que confiera el Poder Ejecutivo Nacional.

Conc.: Ley 22.390, incorporada al art. 133 de la ley 17.285.
Nota: Se modifica el inc. 7 que responde a un régimen de competencia regulada, adecuándolo a la evolución de las prácticas aerocomerciales modernas. El inc. 9 ha sido modificado para adecuarlo y coordinarlo con la anotación registral de nuevas aeronaves. A través del inc. 10 se ha incorporado el debido resguardo de los intereses de los usuarios y del Estado, en el sentido de asegurar que los servicios que se presten cuenten efectivamente con los derechos pertinentes para tal prestación.

ARTÍCULO 256: Los transportadores nacionales están obligados a trasladar gratuitamente en sus aeronaves a un funcionario de la autoridad aeronáutica que deba viajar en misión de inspección. La plaza será reservada hasta veinticuatro 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 de él.

Conc.: art. 134 de la ley 17.385.

CAPITULO VII

Suspensión y extinción de los permisos de operación

ARTÍCULO 257: Los permisos de operación otorgados 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 declarar la

caducidad o el retiro del permiso de operación conferido para la explotación de actividades aeronáuticas comerciales en las siguientes circunstancias:

1. Si el explotador no cumpliese 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 el permiso de operación respectivo.
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.
5. Si el permiso de operación hubiese sido cedido en contravención a lo dispuesto en el artículo 221 de este Código.
6. Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos prevista por el Título XIII, relativo a Seguros, o a la constitución de garantía prescripta en el artículo 235.
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 por el permiso de operación respectivo.
9. Si se tratare de un transportador extranjero y el gobierno del país de su matrícula no confiriese a los transportadores argentinos similares o equivalentes derechos y facilidades en reciprocidad a los recibidos por aquél.
10. Si mediase renuncia del explotador, previa aceptación de la autoridad aeronáutica.

Cuando a juicio de la autoridad aeronáutica se configure alguna de las causales previstas en los incisos 1 a 10 que motiven la caducidad o el retiro del permiso de operación respectivo, dicha autoridad podrá disponer la suspensión preventiva de los servicios hasta tanto se sustancien las actuaciones administrativas a que se refiere el artículo 259.

Conc.: Ley 22.390 incorporada al art. 135 de la ley 17.285.
Nota: Se ha modificado el inc. 4, pues las cuestiones relativas a la prestación de servicios son atribución exclusiva del Juez interviniente en el concurso. Se ha suprimido el inc. 9 porque su esencia está contenida en los demás incisos al artículo.

ARTÍCULO 258: En los casos del inciso 4 del artículo 257, la autoridad judicial que conozca en el asunto deberá comunicarlo a la autoridad aeronáutica, para la defensa de los derechos e intereses del Estado.

Conc.: art. 136 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 259: Antes de la declaración de caducidad o del retiro del permiso de operación respectivo, debe oírse al interesado a fin de que

pueda producir la prueba de descargo. El procedimiento a seguir será determinado por la reglamentación respectiva que dictará la autoridad aeronáutica.

Conc.: art. 137 de la ley 17.285.

CAPITULO VIII

Subvenciones

ARTÍCULO 260: El Poder Ejecutivo podrá subvencionar, en forma total o parcial, a las líneas aéreas de bandera nacional cuando se tratare de rutas de interés público destinado a promover el desarrollo regional, o cuando mediaren circunstancias extraordinarias que generen una crisis significativa en la industria del transporte aéreo nacional.
Asimismo, podrá subvencionar la explotación de servicios de trabajo aéreo que tengan igual carácter.
El Poder Ejecutivo reglamentará la forma y régimen en que serán otorgadas las subvenciones y las condiciones a reunir por las empresas beneficiarias.

Conc.: Art. 138 Ley 17.285.
Nota: se prevé la potestad del Estado en el otorgamiento de subsidios en situaciones especiales.

CAPITULO IX

Control de la competencia

ARTICULO 261: En la explotación de servicios aerocomerciales, los transportadores serán sancionados por la autoridad aeronáutica de acuerdo a las reglas de este código cuando mediante algún acto u omisión limiten, impidan, distorsionen, restrinjan o falseen la competencia o el acceso al mercado, o incurran en abuso de una posición dominante.
El derecho de la competencia referido a fusiones societarias o de servicios por parte de aerolíneas de bandera extranjera con cuyos países existan convenios bilaterales sobre servicios aéreos, será responsabilidad de las autoridades competentes del país de bandera de dichas aerolíneas.

Nota: artículo nuevo.
Regula el tema de las prácticas desleales que comprometen la sana y libre competencia entre los explotadores de servicios de transporte aéreo. Lo dispuesto en el segundo párrafo recoge una típica norma de derecho internacional privado.

Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 262: Se considerarán prácticas anticompetitivas o desleales:
1.- Las conductas que infundadamente introduzcan precios o prácticas discriminatorias entre los distintos usuarios.
2.- La tarifas abusivas o excesivamente elevadas, en perjuicio de los usuarios, en una o más rutas aéreas.
3.- Las tarifas injustificadamente bajas, destinadas a controlar o distorsionar un mercado o un sector del mismo, en perjuicio de uno o varios transportadores que operen en la misma ruta.
4.- Establecer acuerdos con uno o más transportadores repartiendo en forma horizontal determinados tramos o zonas de una determinada ruta.

Nota: artículo nuevo.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 263: Considérase que un transportador incurre en abuso de posición dominante cuando, por el grado de su integración vertical u horizontal, está en condiciones de determinar la viabilidad económica de un competidor o participante en el mercado o en un sector del mismo.

Nota: artículo nuevo.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 264: La autoridad aeronáutica será competente para entender en las situaciones reguladas por este Capítulo. Tendrá a su cargo el dictado de la reglamentación respectiva y establecerá el procedimiento al que será sometida la investigación y sanción de la práctica desleal o anticompetitiva, asegurando un régimen oral y actuado, que respete el principio de defensa en juicio y la doble instancia.

Nota: artículo nuevo.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el del año 2006 preparado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

CAPÍTULO X

Derechos de los usuarios

ARTICULO 265: Los usuarios tienen el derecho de conocer qué tramos del transporte aéreo que han contratado están sometidos a un acuerdo de código compartido. A tales efectos se identificará de manera expresa a los transportadores involucrados en el mismo.

Nota: artículo nuevo.
Se incorpora un Capítulo nuevo relativo a los derechos de los usuarios, que se adecua a la temática abordada en el Título VIII destinado a regular la "Aeronáutica comercial". Con la tutela de esos derechos se inscribe a este Código dentro de las más modernas tendencias a nivel mundial y se completa una laguna dejada por la legislación vigente relativa a los derechos de los consumidores.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina

ARTÍCULO 266: A los efectos de este Código, el contrato de transporte aéreo de pasajeros será considerado como un contrato por adhesión, el que, en caso de duda, será interpretado en contra de la parte que redactó su texto.

Nota: artículo nuevo.
Esta norma protege derechos esenciales de los usuarios del transporte aéreo, principalmente los pasajeros, cuya situación de desventaja relativa en cuanto al poder de contratación no puede compararse con la de los cargadores.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina

ARTÍCULO 267: Los pasajeros tienen derecho a ser cabalmente informados acerca de:
a) sus prerrogativas;
b) la clase de servicios ofrecidos;
c) las condiciones generales de transporte;
d) las tarifas disponibles aplicables a la ruta seleccionada;
e) las tasas e impuestos que gravan las tarifas.

Nota: artículo nuevo.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 268: Los pasajeros tienen derecho a ser notificados con antelación adecuada de:
a) las demoras, cancelaciones y desviaciones de sus vuelos;
b) las reglas aplicables a los programas de pasajero frecuente.

También tienen derecho a:
c) recibir asistencia adecuada en caso de ser pasajero minusválido o con necesidades especiales;
d) recibir facilidades y ser atendidos durante las demoras prolongadas por causa atribuible al transportador;
e) recibir compensación por denegación de embarque, en las condiciones que indique la reglamentación a dictar por la autoridad aeronáutica.

Nota: artículo nuevo.
Se tomaron como documentos de trabajo: a) el "White Paper" que la Comisión giró al Parlamento y al Consejo europeos el 26 de junio de 2000, así como: b) el "Compromiso de las aerolíneas sobre servicio al cliente" acordado entre el Department of Transport de EE.UU. y la Air Transport Association (DOT-ATA) a fines de 1999 y de aplicación efectiva desde el 15 de diciembre del mismo año; c) la Práctica Recomendada aprobada en junio de 2000 por el Comité de Gobernadores de IATA, y d) la Recomendación A14-2 adoptada en la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC en noviembre de 2000.
Su fuente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 269: Créase el Departamento de Defensa de los Derechos de los Usuarios. Esta dependencia funcionará dentro del ámbito de la autoridad aeronáutica, la que reglamentará su competencia y funcionamiento asegurando un régimen sumarísimo, oral y actuado, que respete el principio de defensa y la doble instancia.

Nota: artículo nuevo.
Con la tutela de esos derechos a través de un Departamento específico, se completa una laguna dejada por la legislación vigente relativa a los derechos de los consumidores.

TITULO IX

AEROCLUBES
Y OTRAS ACTIVIDADES AÉREAS PRIVADAS

CAPÍTULO ÚNICO

ARTÍCULO 270: La autoridad aeronáutica fomentará y reglamentará la creación y las actividades aéreas desarrolladas por:
a) aeroclubes y clubes de planeadores y ultraligeros;
b) clubes y asociaciones de vuelo aerostático;
c) establecimientos de enseñanza aeronáutica e instrucción de vuelo.
Su finalidad primordial es la práctica deportiva y el uso y fomento de la navegación aérea en todas sus formas.

Nota: artículo nuevo.
Esta norma tiene por finalidad promover la actividad aerodeportiva, no comercial, por ser el principal centro de formación aeronáutica del país.
Su fuente son los artículos 98 y 99 del Código Brasileiro de Aeronáutica, ley 7565/86, el art. 94 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18.916/9', los artículos 95 a 97 de la ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá, el art. 188 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, y el art. 167, incs. d y e de la ley 27261/00 de Aeronáutica Civil de Perú.
También fue previsto en el Anteproyecto del año 2000 de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTÍCULO 271: Considérase aeroclub a toda asociación civil creada fundamentalmente para dedicarse a la práctica del vuelo mecánico por parte de sus asociados, con fines deportivos o de instrucción, sin propósito de lucro.
En aquellos lugares del país donde la necesidad pública lo requiriese, la autoridad aeronáutica podrá autorizar a los aeroclubes a realizar ciertas actividades aéreas comerciales complementarias, siempre que:
1.- tal dispensa no afecte intereses de titulares de permisos de operación otorgados;
2.- 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;
3.- constituyan los seguros obligatorios previstos en el Titulo XIII de este Código.
La autoridad aeronáutica reglamentará la forma y circunstancias en que se otorgarán estas autorizaciones, previendo la fiscalización necesaria a fin de que no se vulneren las condiciones mencionadas precedentemente.

Conc.: art. 234 de la ley 17.285.

Normas similares se encuentran en el art. 188 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, el art. 165 de la ley 27261/00 de Aeronáutica Civil de Perú.

ARTÍCULO 272: Los aeroclubes deberán contar con personería jurídica y su actividad será fiscalizada por la autoridad aeronáutica.
Deberán contar, además, con instalaciones, equipos, material, personal y demás medios que le acuerden una capacidad técnica suficiente para el desarrollo de su actividad específica

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 273: El funcionamiento de las entidades mencionadas en el artículo 270 requiere autorización previa de la autoridad aeronáutica.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 274: El establecimiento de talleres aeronáuticos requiere autorización de la autoridad aeronáutica y estará sujeto a la fiscalización y control de la misma, la que reglamentará sus actividades.

Nota: artículo nuevo.
Fue previsto por el Anteproyecto del año 2000 de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

TITULO X

RESPONSABILIDAD

CAPÍTULO I

Responsabilidad en el transporte oneroso

Sección A
Daños a los pasajeros y al equipaje

ARTÍCULO 275: El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión corporal de un pasajero si el accidente que causó el daño se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

Conc.: art. 139 de la ley 17.285.
Nota: respecto de los pasajeros se mantiene el sistema de responsabilidad subjetivo, por ser el que naturalmente se deriva de una relación contractual. En este sentido, el Código se aparta de lo dispuesto en el art. 17.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451, el que seguirá aplicándose a las situaciones que se ajusten a su ámbito de aplicación en razón de la materia, es decir, el transporte aéreo internacional, siempre que el mismo esté sujeto a la aplicación de ese convenio.
En la inteligencia de esta norma, se da por entendido que únicamente serán resarcibles las consecuencias inmediatas y necesarias, tal como lo estipulan los artículos 519 y 520 del Código Civil, incluida la nota de Vélez citando a Marcadé.

ARTÍCULO 276: Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero, cumpliendo instrucciones del transportador, abandona la terminal o edificio del aeródromo y se dirige a abordar la aeronave.
Las operaciones de desembarque concluyen cuando el pasajero, después de abandonar la aeronave, ingresa al edificio terminal del aeródromo.

Nota: artículo nuevo.
Define el lapso durante el cual las normas de este Capítulo son aplicables, a fin de evitar dudas interpretativas, y genera un espíritu interpretativo acerca del comienzo y fin de esas operaciones.

ARTÍCULO 277: El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya

producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del transportador.
Sin embargo, el transportador no será responsable en la medida en que el daño se deba a la naturaleza, a un defecto o a un vicio propio del equipaje.
En el caso de equipaje no facturado, incluyendo los efectos personales, el transportador es responsable si el daño se debe a su culpa o a la de sus dependientes o agentes.

Conc.: art. 140 de la ley 17.285 y art. 17.285 y art. 17.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 278: Si el transportista admite la pérdida del equipaje facturado, o si el equipaje facturado no ha llegado a la expiración de los veintiún días (21) siguientes a la fecha en que debería haber llegado, el pasajero podrá hacer valer contra el transportista los derechos que surgen del contrato de transporte.

Conc.: art. 17.285 y art. 17.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 279: A menos que se indique otra cosa, en el presente Código el término "equipaje" significa tanto el equipaje facturado como el equipaje no facturado.
Por equipaje se entiende solamente los efectos de uso personal del pasajero, tomando en consideración a las circunstancias de su viaje.

Conc.: art. 17.285 y art. 17.4 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451; art. 333 de la ley de Navegación 20.094; y art. 489 del Código Aduanero.

Sección B
Daños a la carga

ARTICULO 280: El transportador es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de la carga por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.
Sin embargo, el transportador no será responsable en la medida en que se pruebe que la destrucción, pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los hechos siguientes:

a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propio de la misma;
b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportador o alguno de sus dependientes o agentes,
c) un acto de guerra, un conflicto armado;

d) un acto de autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

Conc.: art. 140 de la ley 17.285 y art. 18.1 y 18.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTICULO 281: El transporte aéreo, en el sentido del artículo anterior, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista, sea a bordo de la aeronave, o en un aeródromo o durante cualquier período en que la carga se hallase bajo el cuidado del transportador.

Conc.: art. 140 de la ley 17.285 y art. 18.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTICULO 282: El periodo del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeródromo.
Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o trasbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo.
El transporte aéreo no comprende el tiempo en que la carga se encuentre en depósitos fiscales, salvo que sean administrados por el transportador. De ser así, durante ese período, sus obligaciones se regirán por las reglas del depósito.
Cuando el transportador, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte aéreo previsto en el contrato por otro modo de transporte, este último se considerará comprendido en el período de transporte aéreo.

Conc.: art. 140 de la ley 17.285 y art. 18.4 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: a través del tercer párrafo se pone fin a la cuestión de saber si, cuando las cosas entran a depósito fiscal, el transportador mantiene cierta responsabilidad sobre ellas o no. Si es a su vez el administrador del depósito, su responsabilidad subsistirá, aunque ya no como transportador sino como depositario. Con el último párrafo, se lo responsabiliza de ciertas decisiones inconsultas que toma sobre la carga, respecto a la cual el único que tiene facultad de disposición es el expedidor. Esta solución procede del convenio de Montreal de 1999.
La solución aportada por el tercer párrafo fue tomada de los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 y del anteproyecto elaborado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial en el año 2000. La remisión a las normas del depósito fue tomada del Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina

Sección C
Retraso

ARTICULO 283: El transportista es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o carga.

Conc.: art. 141 de la ley 17.285 y art. 19 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

Sección D
Exoneración de responsabilidad

ARTICULO 284: La responsabilidad del transportador por daños ocasionados a las personas, al equipaje o a la carga transportada, podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o ha contribuido a causarlo.

Conc.: art. 143 de la ley 17.285, y art. 20 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 285: En caso de muerte o lesión corporal de un pasajero, el transportador también podrá atenuar o eximir su responsabilidad si prueba:
a) que el daño no se debió a la negligencia del transportador o de sus dependientes o agentes, o a otra acción y omisión indebida; o
b) que el daño se debió únicamente a la negligencia o a otra acción u omisión indebida de un tercero.

Conc.: art. 21.2, incs. a y b, del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTICULO 286: El transportador no será responsable del daño ocasionado por retraso si prueba que él y sus dependientes y agentes adoptaron todas las medidas que eran razonablemente necesarias para evitar el daño o que les fue imposible, a uno y otros, adoptar dichas medidas.
Tampoco será responsable cuando la demora se hubiese producido por estrictas razones de seguridad en la aeronavegación o por caso fortuito o fuerza mayor.

Conc.: art. 142 de la ley 17.285 y art. 19 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: El caso fortuito o fuerza mayor son conceptos distintos al de tomar las medidas necesarias para evitar el daño. Sería inequitativo atribuir el retraso al transportador aéreo cuando han mediado circunstancias en las que la defensa de la seguridad del vuelo ha sido la razón de la demora en la ejecución del transporte aéreo.

Disposiciones semejantes relativas al caso fortuito y la fuerza mayor están establecidas en el Art. 207, inc. e) del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, y en el art. 1880 (que remite al art. 1003) del Código de Comercio de Colombia, Libro Quinto (de la Navegación) – Parte Segunda (de la Aeronáutica). La alusión a la seguridad estaba presente en el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 287: En caso de que la indemnización sea reclamada por una persona distinta de la que efectivamente sufrió el daño, el transportador quedará igualmente liberado de su responsabilidad, total o parcialmente, en la medida en que pruebe que la negligencia u otra acción u omisión indebida de la víctima causó el daño o contribuyó a él.

Conc.: art. 20, último párrafo, del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

Sección E
Límites de responsabilidad
en el transporte de personas, equipajes y cosas

ARTÍCULO 288: En caso de muerte o lesión corporal de un pasajero, el transportador no podrá limitar cuantitativamente su responsabilidad, con excepción de lo dispuesto en los artículos 284 y 285.

Conc.: art. 144 de la ley 17.285 y art. 21 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Se eliminan los límites cuantitativos de responsabilidad respecto a los daños sufridos por el pasajero. No se acoge el sistema de responsabilidad en dos capas que consagra en convenio de Montreal de 1999 por ser totalmente ajeno a la estructura jurídica vigente en la Argentina, fundada en una larga tradición de cuño romano-germánico.

ARTÍCULO 289: En caso de daño causado por retraso en el transporte de personas, la responsabilidad del transportista queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a 4.694 derechos especiales de giro por pasajero.

Conc.: art. 22.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 290: En el transporte de equipaje facturado, la responsabilidad del transportador en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a 1.131 derechos especiales de giro por pasajero, a menos que el pasajero haya hecho al

transportista, al entregarle el equipaje facturado, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el pasajero.

Conc.: art. 22.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 291: En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a 375 derechos especiales de giro por pasajero.

Conc.: art. 145, penúltimo párrafo, de la ley 17.285, art. 22.3 del Convenio de Varsovia de 1929, aprobado por ley 14.111, y art. II de los Protocolos 1 y 2 de Montreal de 1975, aprobados por ley 23.556.
Nota: Los montos resarcitorios estipulados en el Convenio de Varsovia y sus Protocolos 1 y 2 de Montreal de 1975, se han actualizado -conforme lo dispone el Convenio de Montreal de 1999 en el orden internacional- a partir del 30 de diciembre de 2009, siguiendo el procedimiento ordenado por el art. 24 de dicho tratado. Analógicamente, en este Código se ha procedido a hacer lo mismo con la indemnización debida para el equipaje no facturado, actualizándola también en un 13.1%.

ARTÍCULO 292: En el transporte de carga, la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a 19 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto, a menos que el expedidor haya hecho al transportista, al entregarle el bulto, una declaración especial del valor de la entrega de éste en el lugar de destino, y haya pagado una suma suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportador estará obligado a pagar una suma que no excederá del importe de la suma declarada, a menos que pruebe que este importe es superior al valor real de la entrega en el lugar de destino para el expedidor.

Conc.: art. 145 de la ley 17.285 y art. 22.3 de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: se aclara que el peso a tomar en cuenta es el peso bruto. Así se salva una omisión del Convenio de Montreal de 1999 y se respeta la tradición jurídica instalada desde 1954 en la Argentina (conf.: art. 139 de la ley 14.307 y art. 145 de la ley 17.285)

ARTÍCULO 293: En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga o de cualquier objeto que ella contenga, para determinar la suma que constituye el límite de responsabilidad del transportador solamente se tendrá en cuenta el peso total del bulto o de los bultos afectados.

Sin embargo, cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso de una parte de la carga, o de un objeto que ella contiene, afecte al valor de otros bultos comprendidos en la misma carta de porte aéreo, o en el mismo recibo o, si no se hubiera expedido ninguno de estos documentos, en la misma constancia conservada por los otros medios mencionados en el segundo párrafo del artículo 188, para determinar el límite de responsabilidad también se tendrá en cuenta el peso total de tales bultos.

Conc.: art. 22.4 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 294: El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este Capítulo que limitan cuantitativamente su responsabilidad, si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño, siempre que, en caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste causó el daño en ocasión del ejercicio de sus funciones.

Conc.: art. 147 de la ley 17.285 y art. 22.5 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Se incluye a la temeridad como causal de pérdida del derecho a limitar cuantitativamente la responsabilidad y la pérdida de esa prerrogativa se hace extensiva incluso al transporte de carga. Esto marca una diferencia entre el Código y lo dispuesto en el Convenio de Montreal de 1999, ya presente en el art. 25 del Protocolo 4 de Montreal de 1975, dado que el art. 22.5 de Montreal no prevé la situación de pérdida del derecho a limitar. Por ende, para el transporte internacional, el transportador goza del beneficio de infranqueabilidad y siempre mantiene su derecho a limitar, aun cuando haya dolo de su parte.

ARTÍCULO 295: En caso de accidentes de aviación que resulten en la muerte o lesiones de los pasajeros, el transportador hará pagos adelantados sin demora, a la persona o personas físicas que tengan derecho a reclamar indemnización, a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas.
Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad y podrán ser deducidos de toda cantidad posteriormente pagada como indemnización por el transportista.

Conc.: art. 28 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 296: La cotización de los derechos especiales de giro será la vigente al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial de las sumas adeudadas.

Conc.: art. 176 de la ley de Navegación 20.094 y art. 144 de la ley 17.285.
Nota: se modifica la fecha a la que deberá hacerse el cálculo en pesos de los derechos especiales de giro.

ARTÍCULO 297: El transportador podrá estipular que el contrato de transporte estará sujeto a límites de responsabilidad más elevados que los previstos en el presente Título, o que no estará sujeto a ningún límite de responsabilidad.

Conc.: art. 146 de la ley 17.285 y art. 25 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 298: Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en el presente Capítulo será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no entraña la nulidad del contrato.

Conc.: art. 146 de la ley 17.285 y art. 26 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 299: Toda cláusula del contrato de transporte y todos los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el daño, por los cuales las partes traten de eludir la aplicación de las reglas establecidas en el presente Capítulo, sea decidiendo la ley que habrá de aplicarse, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción, serán nulos y de ningún efecto.

Conc.: art. 49 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 300: En el transporte de pasajeros, de equipaje y de carga, toda acción de indemnización de daños, sea que se funde en el presente Capítulo, en un contrato o en un acto ilícito, sea en cualquier otra causa, solamente podrá iniciarse con sujeción a las condiciones y a los límites de responsabilidad previstos en el este Capítulo, sin que ello afecte a la cuestión de qué personas pueden iniciar las acciones y cuáles son sus respectivos derechos.
En ninguna de dichas acciones se otorgará una indemnización punitiva, ejemplar o de cualquier naturaleza que no sea compensatoria.

Sólo serán resarcibles las consecuencias inmediatas y necesarias, salvo que el transportador, o sus dependientes o agentes, hubiesen actuado con dolo o temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño, en cuyo caso el resarcimiento comprenderá también las consecuencias mediatas.

Conc.: art. 146 de la ley 17.285, art. 520, 521 y 901 del Código Civil, y art. 29 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Determina con claridad cuál es el alcance de la indemnización debida por el transportador.

ARTÍCULO 301: En caso de fallecimiento de la persona responsable, la acción de indemnización de daños se ejercerá dentro de los límites previstos en el presente Capítulo, contra los causahabientes de su sucesión.

Conc.: art. 146 de la ley 17.285 y art. 32 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 302: Si se inicia una acción contra un dependiente del transportador por cualquiera de los daños a que se refiere el presente Capítulo, dicho dependiente o agente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportador.
El total de las sumas resarcibles del transportador, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites.
Las disposiciones de este Capítulo que limitan la responsabilidad no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente o agente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

Conc.: art. 146 de la ley 17.285 y art. 30 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Se ha mantenido la pérdida del derecho a limitar aún en caso de daños a la carga, cuando esos daños provienen de acciones dolosas o temerarias de los dependientes o agentes del transportador.

ARTICULO 303: 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 el pago de los gastos ordinarios de desplazamiento, estada y manutención, desde el lugar del aterrizaje al lugar más próximo para poder continuar el viaje, en el primer caso, o la devolución del precio del pasaje en el último.

Conc.: art. 150 de la ley 17.285.

ARTICULO 304: El pasajero que no se presentase o llegase con atraso a participar del vuelo para el cual se haya expedido el billete de pasaje, o interrumpiese el viaje, no tendrá derecho a exigir la devolución total o parcial del importe.
Sin embargo, si la aeronave partiese con todas las plazas ocupadas, el transportador deberá reintegrar el ochenta por ciento de precio del billete de pasaje.

Conc.: art. 150 *in fine* de la ley 17.285.

Sección F
Cláusula de actualización automática

ARTÍCULO 305: Las sumas en derechos especiales de giro indicadas en los artículos 289, 290, 291 y 292 quedarán automáticamente actualizadas a partir de la fecha en que así se disponga por aplicación del convenio internacional relativo al régimen de responsabilidad del transportador aéreo, en las condiciones de su vigencia para la República Argentina.

Nota: artículo nuevo.
La desactualización de los montos máximos de responsabilidad ha sido una de las mayores dificultades afrontadas por el sistema jurídico nacional e internacional. Para aventar ese escollo, el art. 24 del Convenio de Montreal de 1999 prevé su revisión quinquenal e inmediata entrada en vigor si se cumplen los presupuestos y procedimientos previstos en los numerales 2 y 3 del mencionado artículo. Como Estado miembro de Montreal de 1999, o de cualquier otro convenio específico que lo sustituya, la Argentina queda sometida a ese régimen de actualización monetaria aplicable al transporte internacional.
Este artículo permite, de manera automática, que dichas actualizaciones se trasladen *mutatis mutandi* al orden interno, siempre dentro de las condiciones de su vigencia para la Argentina (art. 75, inc. 22 de la Constitución Nacional). De este modo se conjuran los riesgos de que el paso de los años torne irrisorios los montos máximos acordados para cada tipo de daño.

Sección G
Protesta

ARTÍCULO 306: El recibo del equipaje facturado o de la carga sin protesta por parte del pasajero o del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que los mismos han sido entregados en buen estado y de conformidad con el documento de transporte respectivo.

Conc.: art. 148 de la ley 17.285 y art. 31.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 307: En caso de avería, el destinatario deberá presentar al transportador una protesta inmediatamente después de haber sido notada dicha avería y, a más tardar, dentro de un plazo de siete (7) días para el equipaje facturado y de catorce (14) días para la carga, a partir de la fecha de su entrega.
La entrega de la carga se verifica en el momento en que el destinatario retira la carta de porte, o que debió haberla retirado luego de practicada la notificación de su disponibilidad.

Conc.: art. 149 de la ley 17.285 y art. 31.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: se modifican los plazos de caducidad para presentar la protesta, a fin de armonizarlos con el régimen aplicable al transporte aéreo internacional y se precisa el momento de entrega de la carga.

ARTÍCULO 308: En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de veintiún (21) días, a partir de la fecha en que el equipaje o la carga hayan sido puestos a disposición del pasajero o del destinatario.

Conc.: art. 149 de la ley 17.285 y art. 31.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: se modifican los plazos de caducidad para presentar la protesta, a fin de armonizarlos con el régimen aplicable al transporte aéreo internacional.

ARTÍCULO 309: Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados.
A falta de protesta dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el transportador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de su parte.

Conc.: art. 149 de la ley 17.285 y art. 31.3 y 31.4 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

CAPÍTULO II

Transporte sucesivo

ARTÍCULO 310: En el caso del transporte efectuado por varios transportistas sucesivamente y que esté comprendido en la definición del último párrafo del artículo 180, cada transportador que acepte pasajeros, equipaje o carga se someterá a las reglas establecidas en el presente Título, y será considerado como una de las partes del contrato de

transporte, en la medida en que el contrato se refiere a la parte del transporte efectuado bajo su supervisión.

Conc.: art. 151 de la ley 17.285 y art. 36.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 311: En el caso de un transporte de esa naturaleza, el pasajero, o cualquier persona que tenga derecho a una indemnización fundada en él, sólo podrá accionar contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer transportador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.
Si se trata de equipaje o carga, el pasajero o el expedidor tendrán derecho de acción contra el primer transportador, y el pasajero o el destinatario que tengan derecho a la entrega podrán accionar contra el último transportador, y uno y otro podrán, además, proceder contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el cual se produjo la destrucción, pérdida, avería o retraso.
Dichos transportistas serán solidariamente responsables ante el pasajero o ante el expedidor o el destinatario, sin perjuicio de las acciones de repetición que tengan unos contra otros.

Conc.: art. 151 de la ley 17.285 y art. 36.2 y 36.3 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 312: Ninguna de las disposiciones del presente Capítulo afecta el derecho del que ha abonado una suma mayor de la que le corresponde, a repetir lo pagado contra alguna otra persona.

Conc.: art. 37 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

CAPÍTULO III

Transporte combinado

ARTÍCULO 313: En el caso de transporte combinado efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones del presente Título se aplicarán únicamente al transporte aéreo, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 282.

Conc.: art. 38.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 314: Ninguna de las disposiciones del presente Capítulo impedirá a las partes insertar en el documento de transporte aéreo condiciones relativas a otros medios de transporte, siempre que las disposiciones del presente Título se respeten en lo que concierne al transporte aéreo.

Conc.: art. 38.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

CAPÍTULO IV

Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual

ARTÍCULO 315: Las disposiciones de este Capítulo se aplican cuando una persona, denominado transportador contractual, celebra como parte un contrato de transporte aéreo con el pasajero o con el expedidor, y otra persona, denominado transportador de hecho, realiza, con el consentimiento del transportista contractual, todo o parte del transporte aéreo, pero sin ser un transportista sucesivo en el sentido del Capítulo II del presente Título.
Dicho consentimiento se presumirá, salvo prueba en contrario.

Conc.: art. 153 de la ley 17.285 y art. 39 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 316: Si un transportador de hecho realiza todo o parte de un transporte aéreo, tanto el transportador contractual como el transportador de hecho quedarán sujetos, excepto lo previsto en este capítulo, a las disposiciones del presente Título, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realiza.

Conc.: art. 40 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.
Describe la distribución de responsabilidades entre el transportador contractual y el de hecho.

ARTÍCULO 317: Las acciones y omisiones del transportador de hecho y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también, con relación al transporte realizado por el transportador de hecho, como acciones y omisiones del transportista contractual.

Conc.: art. 41.1 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 318: Las acciones y omisiones del transportador contractual y de sus dependientes y agentes, cuando éstos actúen en el ejercicio de sus funciones, se considerarán también como del transportador de hecho con relación al transporte realizado por éste.
Sin embargo, ninguna de esas acciones u omisiones someterá al transportador de hecho a una responsabilidad que exceda de los límites cuantitativos previstos en este Título.
Ningún acuerdo especial por el cual el transportador contractual asuma obligaciones no impuestas por el presente Título, ninguna renuncia de derechos o defensas en él establecidos y ninguna declaración especial de valor efectuada por el pasajero o por el expedidor afectarán al transportador de hecho, a menos que éste lo acepte.

Conc.: art. 41.2 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 319: Las protestas e instrucciones que deban dirigirse al transportador en virtud del presente Título tendrán el mismo efecto, sean dirigidas al transportador contractual o al de hecho. Sin embargo, las instrucciones mencionadas en el artículo 197 a 200 sólo surtirán efecto si son dirigidas al transportador contractual.

Conc.: art. 42 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 320: Respecto al transporte realizado por el transportador de hecho, todo dependiente o agente de éste o del transportador contractual tendrá derecho, si prueban que actuaron en el ejercicio de sus funciones, a invocar las condiciones y los límites de responsabilidad aplicables en virtud del presente Título al transportador del cual son dependiente o agente, a menos que se pruebe la existencia de cualquiera de las causas que impiden invocar los límites de responsabilidad según lo establece el presente Título.

Conc.: art. 43 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 321: Respecto al transporte realizado por el transportador de hecho, el total de las sumas resarcibles de este transportista y del transportador contractual, y de los dependientes y agentes de uno y otro, no excederá de la cantidad mayor que pueda obtenerse de cualquiera de dichos transportadores en virtud del presente Título, pero ninguna de las personas mencionadas será responsable por una suma más elevada que los límites aplicables a esa persona.

Conc.: art. 44 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 322: Respecto al transporte realizado por el transportador de hecho, la acción de indemnización de daños podrá iniciarse, a elección del demandante, contra dicho transportista o contra el transportador contractual o contra ambos, conjunta o separadamente. Si la acción se ejerce únicamente contra uno de estos transportistas, éste tendrá derecho a traer al juicio al otro.
Ambos responderán solidariamente por los daños ocasionados.

Conc.: art. 153 de la ley 17.285 y art. 45 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

ARTÍCULO 323: Toda cláusula que tienda a exonerar al transportador contractual o al de hecho de su responsabilidad, o a fijar un límite inferior al previsto en este Título, será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que continuará sujeto a las disposiciones de este Capítulo.

Conc.: art. 47 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 324: Excepto lo previsto en el artículo 322, ninguna de las disposiciones de este Capítulo afectará a los derechos y obligaciones entre los transportistas, incluido todo derecho de acción regresiva o de indemnización.

Conc.: art . 153 in fine de la ley 17.285 y art. 48 del convenio de Montreal de 1999 para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, ley 26.451.

CAPÍTULO V

Responsabilidad en el transporte gratuito

ARTICULO 325: Las disposiciones del Capítulo I de este Título se aplican al transporte aéreo gratuito de pasajeros, equipaje o carga efectuados a través de servicios de transporte aéreo regular o no regular.

Conc.: art. 163 y 164 de la ley 17.285.
Nota: se ha ampliado la previsión contenida en el art. 163 de la ley 17.285 a los transportes gratuitos de equipajes y carga.

ARTICULO 326: Las disposiciones del Capítulo I del presente Título también se aplican al transporte de personas, equipajes o carga efectuado gratuitamente o bien benévolamente en aeronaves no afectadas a servicios aerocomerciales.
La responsabilidad indicada en el párrafo precedente puede atenuarse por convenio expreso entre las partes si se trata de transporte gratuito y podrá eximirse o atenuarse si se trata de transporte benévolo.

Conc.: art. 163 y 164 de la ley 17.285.
Nota: no se fijan límites cuantitativos respecto a los daños a las personas con el objeto de mantener una coherencia conceptual con lo prescripto respecto al transporte oneroso. Sin embargo, se admite que las partes acuerden la eximición o limitación de esa responsabilidad. Se introduce, además, una distinción entre transporte gratuito y transporte benévolo.

CAPÍTULO VI

Daños causados a terceros en la superficie

ARTÍCULO 327: Cada persona que sufra daños en la superficie tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en este Capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma, o del ruido anormal o el estampido sónico producido por sus motores.

Conc.: art. 155 de la ley 17.285
Nota: se añadió el caso del daño ocasionado por el estampido sónico de los motores.

ARTICULO 328: Una aeronave se encuentra en vuelo, desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje.
Si se trata de una aeronave más ligera que el aire, la expresión “en vuelo” se aplica al período comprendido desde el momento en que se

desprende de la superficie hasta aquél en que queda amarrada nuevamente a ésta.

Conc.: art. 156 de la ley 17285 y art. 1.2 del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, aprobado por ley 17.404.
Nota: se agrega la definición de "aeróstato en vuelo", ausente en la ley 17.285 pero vigente según el convenio de Roma de 1952.

ARTICULO 329: La responsabilidad que establece el artículo 327 incumbe al explotador de la aeronave, quien sólo deberá indemnizar los daños que sean consecuencia inmediata y necesaria del acontecimiento que los ha originado.
La limitación causal indicada en el párrafo anterior no rige cuando se trate de reparar los daños causados al ambiente.
Cuando el daño proviene del dolo del explotador o del dolo de las personas bajo su dependencia que actúen en ejercicio de sus funciones, la indemnización se extenderá a las consecuencias mediatas.

Conc.: art. 157 y art. 155 *in fine* de la ley 17.285, art. 520 y 521 del Código Civil, y art. 41 de la Constitución nacional.
Nota: el abanico de daños indemnizables se amplía a todos los que son propios de la responsabilidad extracontractual cuando se trata de la preservación del medio ambiente, pues así lo dispone la cláusula ambiental consagrada en el art. 41 de la Constitucional nacional. Su precedente es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.
En la misma situación quedan comprendidos el explotador y sus dependientes si hubiesen actuado con intención de causar el daño.
Soluciones similares fueron adoptadas en los Proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, así como en el Anteproyecto del año 2001 elaborado por Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 330: El que sin tener la disponibilidad de la aeronave, la usa sin consentimiento de su explotador, responde del daño causado sin tener derecho a limitar su responsabilidad.
El explotador de la aeronave será responsable solidariamente, dentro de los límites cuantitativos previstos en este Capítulo, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

Conc.: art. 158 de la ley 17.285 y art. 12.2 del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, aprobado por ley 17.404.
Nota: se especifica la medida en que cada uno debe responder. El explotador conserva el derecho a limitar su responsabilidad porque la utilización ilegítima por parte del tercero se debió a su culpa, y dentro del sistema de responsabilidad objetiva aplicable en este capítulo la culpa del explotador no es causal de pérdida del derecho a limitar, sino el dolo.

ARTICULO 331: La responsabilidad civil del explotador prevista en el artículo 327, por cada suceso, no excederá el siguiente límite basado en la masa de la aeronave involucrada:
1.- 750.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;
2.- 1.500.000 derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1.000 kilogramos;
3.- 3.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1 000 kilogramos pero no exceda de 2.700 kilogramos;
4.- 7.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2 700 kilogramos pero no exceda de 6.000 kilogramos;
5.- 18.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6 000 kilogramos pero no exceda de 12.000 kilogramos;
6.- 80.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12 000 kilogramos pero no exceda de 25.000 kilogramos;
7.- 150.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25 000 kilogramos pero no exceda de 50.000 kilogramos;
8.- 300.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50 000 kilogramos pero no exceda de 200.000 kilogramos;
9.- 500.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200.000 kilogramos pero no exceda de 500.000 kilogramos;
(j) 700.000.000 de derechos especiales de giro para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500.000 kilogramos.

Conc.: art. 160 de la ley 17.285 y art. 4 del Convenio de Montreal de 2009 sobre “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves”.
Nota: se han actualizado los montos, expresados ahora en derechos especiales de giro, a los estipulados por el Convenio de Montreal de 2009, y se reemplaza el concepto de peso por el de masa máxima de la aeronave.

ARTICULO 332: A los fines del artículo precedente, masa máxima significa la masa máxima autorizada por el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave para el despegue, excluyendo el efecto del gas ascensional, cuando se use.

Conc.: art. 160, último párrafo, de la ley 17.285 y art. 1.e del Convenio de Montreal de 2009 sobre “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves”.
Nota: se reemplaza la noción de peso de las aeronaves por el de masa máxima.

ARTICULO 333: La cotización de los derechos especiales de giro será la vigente al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial de las sumas adeudadas.

Conc.: art. 160, primer párrafo, de la ley 17.285 y art. 176 de la ley de Navegación 20.094

ARTÍCULO 334: Si en un suceso han estado involucradas dos o más aeronaves operadas por el mismo explotador, se aplicará el límite de responsabilidad respecto de la aeronave cuya masa máxima sea mayor.

Conc.: art. 4.2 del Convenio de Montreal de 2009 sobre "Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves".
Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 335: La responsabilidad del explotador por daños a terceros en la superficie podrá ser eximida o atenuada, si prueba que el damnificado los ha causado o ha contribuido a causarlos.
Tampoco está obligado a reparar los daños que sean consecuencia directa de conflictos armados o si ha sido privado del uso de la aeronave por acto de autoridad pública.

Conc.: art. 159 de la ley 17.285 y art. 5 del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, aprobado por ley 17.404.
Nota: incorpora una nueva causal de eximición de responsabilidad, según lo dispone el Convenio de Roma de 1952.

ARTÍCULO 336: El explotador no tendrá derecho a ampararse en las disposiciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, si el daño proviene de su dolo o del dolo de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.

Conc.: art. 162 de la ley 17.285 y art. 12.1 del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, aprobado por ley 17.404.

ARTÍCULO 337: Si existiesen varios damnificados en un mismo accidente y la suma global a pagar excediese de los límites previstos en el artículo 331, se observarán las siguientes reglas:
a) si las indemnizaciones se refieren solamente a daños a las personas, o solamente a daños a los bienes, serán reducidas en proporción a sus importes respectivos;
b) si las indemnizaciones se refieren tanto a daños a las personas como a los bienes, la suma total se asignará preferentemente a cubrir en forma proporcional las reclamaciones por daños a las personas, en primera instancia. El remanente de la suma total pagadera, si lo hubiere, se

asignará, en forma proporcional, a las reclamaciones respecto de los daños a los bienes.

Conc.: art. 160, penúltimo párrafo, y art. 161 de la ley 17.285 y art. 5 del Convenio de Montreal de 2009 sobre "Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves".
Nota: acorde a la tendencia internacional, se modifica el régimen de distribución de la suma total pagadera a fin de dar prioridad a los daños a las personas.

ARTÍCULO 338: El explotador efectuará pagos adelantados sin demora a las personas físicas que puedan tener derecho a reclamar indemnización conforme al presente Capítulo, a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas. Dichos pagos adelantados no constituirán un reconocimiento de responsabilidad civil y podrán deducirse de toda cantidad posteriormente pagadera por el explotador en concepto de indemnización por daños.

Conc.: art. 8 del Convenio de Montreal de 2009 sobre "Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves".
Nota: artículo nuevo.
Se introduce la práctica de pagos adelantados.

ARTÍCULO 339: Ni el propietario, arrendador o financista que retiene el dominio o es titular de la garantía de una aeronave, no siendo explotador, ni sus dependientes o agentes, serán civilmente responsables por los daños causados a terceros regulados en el presente Capítulo.

Conc.: art. 13 del Convenio de Montreal de 2009 sobre "Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves".
Nota: artículo nuevo.

Cláusula de actualización automática

ARTÍCULO 340: Las sumas en derechos especiales de giro indicadas en los artículos 331 quedarán automáticamente actualizadas a partir de la fecha en que así se disponga por aplicación del convenio internacional relativo al régimen de responsabilidad del transportador aéreo por daños causados a terceros en la superficie, en las condiciones de su vigencia para la República Argentina.

Nota: artículo nuevo.

CAPÍTULO VII

Responsabilidad en el abordaje aéreo

Sección A
Concepto

ARTÍCULO 341: Abordaje aéreo es toda colisión entre dos o más aeronaves en movimiento.

Conc.: art. 165, primer párrafo, de la ley 17.285

ARTÍCULO 342: La aeronave está en movimiento:
a.- cuando se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos con la tripulación, pasaje o carga a bordo;
b.- cuando se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz;
3.- cuando se halla en vuelo, conforme a lo dispuesto en el artículo 328 de este Código.

Conc.: art. 165, segundo párrafo, de la ley 17.285.

ARTÍCULO 343: Se consideran también abordajes aéreos los casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, o a personas o bienes a bordo de las mismas, o a terceros en la superficie, por otra aeronave en movimiento, aunque no haya verdadera colisión.

Conc.: art. 165, tercer párrafo, de la ley 17.285.

ARTÍCULO 344: Las disposiciones de este Capítulo regulan la responsabilidad que corresponde a cada uno de los explotadores de las aeronaves intervinientes en el abordaje según los daños resultantes del mismo, sin perjuicio de lo dispuesto en los Capítulos I, II, III, IV, V y VI de este Título.

Conc.: art. 169 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 345: El explotador no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión suya o de sus dependientes o agentes, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño, siempre que, en caso de una acción u omisión de un dependiente o agente, se pruebe también que éste causó el daño en ocasión del ejercicio de sus funciones.

Conc.: art. 166, último párrafo, de la Ley N° 17.285.

Nota: se impone en este caso mantener el mismo sistema de responsabilidad previsto para el transportador, para facilitar la acumulación de acciones a interponer por el damnificado, así como las eventuales acciones de regreso a que pudiera dar lugar el supuesto concreto de responsabilidad.

Sección B
Daños causados a aeronaves, personas y cosas embarcadas

ARTICULO 346: Cuando el abordaje se produjere por culpa atribuible al explotador de una sola de las aeronaves, la reparación de la totalidad de los daños producidos estará a cargo del mismo.

Conc.: art. 166, primer párrafo, de la ley 17.285.

ARTICULO 347: En caso de concurrencia de culpa, la responsabilidad se distribuirá entre los explotadores en proporción a la gravedad de la falta de cada uno de ellos. Si no pudiera determinarse tal proporción, los explotadores responderán por partes iguales.
Esta responsabilidad 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.

Conc.: art. 167 y 168 de la ley 17.285.

ARTICULO 348: Cuando el abordaje fuera debido a caso fortuito, cada explotador soportará los daños sufridos por su aeronave así como las indemnizaciones que estuvieren a su cargo.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 349: En caso de duda sobre la causa del abordaje, será aplicable lo dispuesto en el artículo anterior.

Conc.: art. 358 de la ley 20.094.
Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 350: Los explotadores de aeródromos y los organismos de control de tránsito aéreo serán solidariamente responsables con los explotadores de las aeronaves intervinientes en el abordaje si hubiera mediado culpa de su parte en la producción del mismo.

Nota: artículo nuevo.
El artículo contempla la responsabilidad en que también pueden incurrir otros sujetos en la generación de un abordaje aéreo.

Sección C
Daños causados a terceros en la superficie

ARTÍCULO 351: En caso de daños causados a terceros en la superficie por abordaje de dos o más aeronaves en vuelo, los explotadores de éstas responden solidariamente.
Si dos o más operadores son solidariamente responsables, la acción regresiva entre ellos dependerá de sus respectivos límites de responsabilidad civil y de su contribución al daño.

Conc.: art. 170 de la ley 17.285, art. 6.1 y 6.2 del Convenio de Roma de 2009 sobre "Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves".

ARTÍCULO 352: Si el abordaje se produjo por culpa atribuible al explotador de una de las aeronaves, el explotador de la aeronave inocente tiene derecho a repetir el importe de las indemnizaciones que se hubiere visto obligado a abonar a causa de la solidaridad. Si hubiese concurrencia de culpa, quien como consecuencia de la solidaridad hubiese abonado una suma mayor que la debida, tiene derecho a repetir el excedente.

Conc.: art. 171 de la ley 17.285

ARTICULO 353: Si el abordaje se ha producido por caso fortuito o fuerza mayor, el explotador de cada una de las aeronaves soporta la responsabilidad en los límites y en las condiciones previstas en esta Sección, teniendo, quien haya abonado una suma mayor de la que le corresponde, derecho a repetir el excedente.

Conc.: art. 172 de la ley 17.285

ARTÍCULO 354: La responsabilidad de cada explotador alcanza a los límites determinados en el artículo 331.

Conc.: art. 174 de la ley 17.285

CAPÍTULO VIII

Responsabilidad del explotador del aeródromo

Nota al capítulo: Capítulo nuevo. Se identifican las causas que eximen al explotador de aeródromos de responsabilidad. También se identifica a los legitimados pasivos de toda acción de responsabilidad vinculada con la explotación del aeródromo.

ARTICULO 355: El explotador de un aeródromo será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves:
1.- Por los daños que sufrieren las mismas debido al incumplimiento total o parcial de las obligaciones asumidas en los contratos de hangaraje, guarda o estacionamiento de sus aeronaves.
2.- Por los daños que sufrieren las aeronaves por causa de defectos o mal estado del aeródromo, de sus pistas e instalaciones, cuando dichas aeronaves sean utilizadas en actividades específicamente aeronáuticas.
3.- Por los daños que sufrieren las aeronaves por la falta de cumplimiento o la ejecución parcial, defectuosa o tardía de toda otra obligación a cargo del explotador del aeródromo o de sus dependientes actuando en ejercicio de sus funciones.

Nota: artículo nuevo.
Disposiciones similares se encuentran en el art. 156 de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, en el art. 1817 del Código de Comercio de Colombia, Libro Quinto (de la Navegación) – Parte Segunda (de la Aeronáutica), en el art. 138 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú y en el art. 244 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02.
Está tomado de los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, y de los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTICULO 356: El explotador de un aeródromo será solidariamente responsable junto con los explotadores de las aeronaves y los titulares de los talleres y hangares que operan dentro de sus instalaciones, por la contaminación del suelo y de los cursos de agua superficiales y subterráneos en las áreas aeroportuarias y sus inmediaciones.

Nota: artículo nuevo.
Dado el *modus operandi* de los aeródromos, en donde hay una continua interacción entre las aerolíneas, los talleristas y el explotador del propio aeródromo, no siempre es sencillo definir con exactitud quien es el responsable de la contaminación del suelo o de las aguas, de ahí que la solidaridad pasiva sea la solución más adecuada al caso, sin perjuicio de las acciones de repetición que unos tengan contra otros en caso de demostrarse la responsabilidad individual de alguno de ellos.
Respecto de la contaminación atmosférica producida por las emisiones fumígenas de los motores, sólo el explotador de aeronaves debe responder por ellas. Lo mismo puede decirse de las vinculadas con la perturbación sónica. Con relación a estos tópicos, funcionarían adecuadamente las nuevas normas ambientales introducidas en el Capítulo VI de este Título sobre daños a terceros en la superficie.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 357: El explotador de un aeródromo privado será responsable frente a los propietarios y explotadores de aeronaves en los términos previstos en el artículo 355, incisos 2 y 3 solamente cuando hubiera autorizado la respectiva operación aérea.

Nota: artículo nuevo.
Un precepto similar se consagra en el art. 157 de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, en el art. 139 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú.
También consta en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, y de los anteproyectos de los del año 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.

ARTICULO 359: Si el contrato al que se refiere el artículo 355, inciso 1, se celebrara por adhesión, en caso de duda será interpretado en contra de la parte que redactó su texto.
Salvo que las partes optaren por otra calificación, los contratos que tienen por objeto la guarda o custodia de las aeronaves serán juzgados como una especie del depósito oneroso. Sin embargo, el depositario no tendrá sobre las aeronaves el derecho de retención que le acuerda el Código Civil.

Nota: artículo nuevo.
El ejercicio del derecho de retención, autorizado por el art. 2218 del Código Civil, prescribe que *"El depositario tiene derecho de retener la cosa depositada, hasta el entero pago de lo que se le deba en razón de depósito..."*. La aplicación llana de este efecto característico del contrato de depósito civil a la actividad regulada en el presente Capítulo, sea como figura principal sea en subsidio, aparejaría una doble contradicción.
La primera de ellas estriba en que una de las singularidades del Derecho Aeronáutico es depender de un hecho técnico que ha sido diseñado para no permanecer inmovilizado.
La segunda contradicción es consecuencia de esa nota característica, y está recogida por la figura del embargo, que nunca conlleva la inmovilización de la aeronave salvo en las situaciones taxativamente indicadas por la ley (art. 73 de la ley 17285/67, y art. 123 de este Código).
Como el derecho de retención apareja la inmovilidad de la aeronave (con lo que esa prerrogativa afectaría, por ejemplo, a los servicios de transporte aéreo regular o no regular), no consignar que su ejercicio está vedado dentro del ámbito aeronáutico es perder de vista el horizonte jurídico que caracteriza a la materia y hace a su autonomía.
El primer párrafo fue tomado de los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, y de los anteproyectos de los del año 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial.
La fuente del segundo párrafo son los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 359: El explotador de aeródromos podrá eximirse de responsabilidad probando que existió culpa de la víctima, hecho de un tercero por quien no deba responder, caso fortuito o fuerza mayor.

Nota: artículo nuevo.
Las causales de exoneración aquí mencionadas son las clásicas del derecho común.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

CAPÍTULO IX

Responsabilidad de los Organismos de Control del Tránsito Aéreo

Nota: Capítulo nuevo. Establece el deber de responder por los daños causados y las causales de exención de responsabilidad sobre la base de un sistema de culpa solidaria.

ARTICULO 360: Los organismos de Control del Tránsito Aéreo son responsables de los daños producidos a las aeronaves, a las personas y carga transportadas, incluida la postal, y por los daños a terceros en la superficie, por culpa de sus funcionarios, empleados y agentes, de conformidad con las disposiciones establecidas en el presente Capítulo.

Nota: artículo nuevo.
La amplitud de responsabilidad guarda directa relación con la amplitud de daños que pueden causar los OTA en caso de no cumplir cabalmente con su delicada misión.
El art. 158, primer párrafo, de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, el art. 140.1 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú y el art. 238 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, tienen disposiciones similares
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 361: Los Organismos de Control del Tránsito Aéreo no serán responsables si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por el hecho de un tercero, por culpa de la víctima, falla técnica que no le fuera imputable, o por la inexactitud de una información suministrada por un organismo similar, u otros servicios de navegación aérea, que el Organismo de Control de Tránsito Aéreo solamente ha transmitido.
En todos los casos deberá probar que ha tomado todas las medidas para evitar el daño o que le ha sido imposible tomarlas.

Nota: artículo nuevo.
Además de las típicas causales exonerativas del derecho común, añade otras que se adecuan a las especificidades técnicas de la prestación del servicio.
El art. 158, segundo párrafo, y 160 de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, el art. 239 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02 y el art. 140.2 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú lo regulan de manera semejante.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 362: En caso de culpa concurrente entre el Organismo de Control del Tránsito Aéreo y los transportadores, explotadores o terceros, la responsabilidad emergente será solidaria, distribuyéndola en proporción a la gravedad de la culpa de cada uno. Si uno de los responsables hubiese abonado una suma mayor, podrá repetir de los otros lo que hubiere pagado en exceso.

Nota: artículo nuevo.
Un sistema de responsabilidad similar es consagrado por el art. 159 de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, por el art. 140.3 de la ley 27.261/00 de Perú y por el art. 240 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 363: Existirá presunción de culpa en contra del Organismo de Control del Tránsito Aéreo cuando éste no aportare los archivos o registros en donde consten los mensajes intercambiados entre sus funcionarios, empleados y agentes con los comandantes de las aeronaves, otros organismos de control del tránsito aéreo o servicios de navegación aérea y demás entidades con las cuales los haya intercambiado.
En caso de que razones de defensa nacional, u otros motivos altamente sensibles para los intereses del Estado Argentino, sean invocados para no revelar el contenido de dichos registros, y se considere que ello es esencial para determinar la responsabilidad del Organismo de Control del Tránsito Aéreo, una Comisión Especial cuya composición y facultades serán determinadas por vía reglamentaria, decidirá si el mismo puede ser revelado en todo o en parte.

Nota: artículo nuevo.

En el mismo sentido, en relación a la presunción de culpa, se expresa el art. 141.1 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú y los arts. 241 y 242 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 364: Los archivos y documentos en donde consten los mensajes intercambiados entre las partes, relativos a la protección y ordenamiento del vuelo, deberán ser mantenidos intangibles durante el plazo de dos años sólo si el damnificado o sus derecho-habientes lo solicitan fehacientemente por escrito al Organismo de Control del Tránsito Aéreo dentro del plazo de seis meses de ocurrido el daño, bajo pena de caducidad.

Nota: artículo nuevo.
El art. 162 de la ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia y el art. 141.2 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú aportan una solución similar.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el anteproyecto de 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 365: El damnificado podrá iniciar acción directamente contra el Organismo de Control del Tránsito Aéreo que considere responsable, o bien contra el explotador o, en su caso, el transportista, sin perjuicio del derecho de repetición que tengan unos contra otros.

Nota: artículo nuevo.

ARTICULO 366: La responsabilidad de los Organismos de Control del Tránsito Aéreo por los daños que deba indemnizar, estará limitada a los mismos montos establecidos en este Código para la responsabilidad del transportista, o en su caso la del explotador si hubiere daños a terceros en la superficie.
En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el valor de las mismas antes de producirse el hecho generador de los perjuicios sufridos por el explotador o el transportista.

Nota: artículo nuevo.
En el mismo sentido se expresa el Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, en su art. 253. Respecto a los daños producidos a las aeronaves y a los terceros en la

superficie, el art. 163 de la ley de Aeronáutica Civil de Bolivia y el art. 142 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú consagran la misma obligación.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 367: La responsabilidad de los Organismos de Control del Tránsito Aéreo se extenderá hasta el resarcimiento integral del daño sufrido por la víctima, si sus funcionarios, empleados y/o agentes, encontrándose en ejercicio de sus funciones y en el ámbito de sus atribuciones, hubiesen actuado con dolo o con temeridad y sabiendo que probablemente causarían daño.

Nota: artículo nuevo.
La ley 2902/04 de Aeronáutica Civil de Bolivia, en su art. 163 y el art. 246 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02, aportan la misma solución.

ARTICULO 368: Toda cláusula que exima de responsabilidad al Organismo de Control del Tránsito Aéreo o estipule para éste un límite inferior a los fijados en Capítulo, será nula y no producirá efecto alguno.

Nota: artículo nuevo.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 369: La responsabilidad del Organismo de Control del Tránsito Aéreo comienza cuando aceptó fehacientemente las comunicaciones y tomó o debió tomar la aeronave bajo su control, y termina cuando transfiere fehacientemente las comunicaciones y el control de la aeronave a otro Organismo de Control del Tránsito Aéreo, o cuando han finiquitado las operaciones para las cuales fue requerido.

Nota: artículo nuevo.
Idéntico plazo es fijado por el art. 164 de la ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, por el art. 243 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02 y por el art. 143 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de los años 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina..

CAPÍTULO X

Responsabilidad del constructor de aeronaves

Nota: Capítulo nuevo. Para la elaboración de las normas se han tenido en cuenta los valiosos aportes de la doctrina nacional y extranjera.

ARTICULO 370: El constructor de aeronaves será responsable ante el adquirente y frente a terceros por los daños que sufrieren como consecuencia de fallas de diseño o de construcción de las aeronaves.
En todos los casos, el constructor asume responsabilidad no solo por los hechos u omisiones propios y los de sus dependientes, sino también por los materiales o aviopartes adquiridos a terceros.

Nota: artículo nuevo.
Aporta una regla general que recoge tanto lo propuesto por la doctrina como por la jurisprudencia, muy especialmente la extranjera, ya que nuestra judicatura, por carecer el país de industrias dedicadas a la construcción de aeronaves, no ha tenido ocasión de pronunciarse sobre estos temas.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el anteproyecto de 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 371: En la compraventa de cosa futura, la responsabilidad entre el constructor y el primer adquirente será subjetiva.

Nota: artículo nuevo.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 372: En los casos en que el contrato de construcción de aeronaves sea juzgado como una locación de obra, la responsabilidad entre el constructor y su comitente será subjetiva, pero no se admitirá que éste, una vez recibida la aeronave, invoque la existencia de vicios aparentes u ocultos de diseño. Sin embargo, mantendrá su derecho a reclamarlos respecto de la construcción de la obra.

Nota: artículo nuevo.
Coherente con la definición de la naturaleza jurídica del contrato de construcción, según consta en el Capítulo VI del Título IV, se definen sus consecuencias según se presente como compraventa de cosa futura o como locación de obra.

Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 373: Frente a terceros la responsabilidad del constructor de aeronaves será objetiva e integral en caso de daños a las personas, sean pasajeros o terceros en la superficie, y cuantitativamente limitada en caso de daños a las cosas transportadas o a los bienes en la superficie, conforme se establece en el presente Código.

Nota: artículo nuevo.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 374: En la locación de obra y en la compraventa de cosa futura, el locatario y el adquirente tienen derecho a demandar al constructor de la aeronave por incumplimiento total, parcial o tardío de sus obligaciones contractuales.
El mismo derecho se hace extensivo a los vicios de construcción, en el caso de la locación de obra, y de diseño o de construcción, en el caso de la compraventa de cosa futura, previa notificación fehaciente intimándolo a subsanar el vicio dentro de un plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles. Vencido el mismo, quedará expedita la vía judicial.

Nota: artículo nuevo.
La solución que aquí se ofrece busca darle al constructor la oportunidad de corregir la falla, dentro de un plazo de caducidad, antes de ser demandado judicialmente por la otra parte. No sólo está inspirada en razones de equidad jurídica sino también de economía procesal.

ARTICULO 375: En todos los casos el constructor deberá garantizar a la otra parte cada una de las especificaciones de la aeronave, como también su entrega libre de defectos, la calidad de los materiales empleados y la mano de obra, por un lapso no inferior a dieciocho (18) meses cuando se trate de aeronaves de hasta seis toneladas de peso máximo de despegue autorizado por el certificado de aeronavegabilidad, y por un lapso mínimo de treinta y seis (36) meses cuando excedan ese tonelaje.

Nota: artículo nuevo.
En los contratos pro-forma celebrados por los constructores siempre se incluyen cláusulas de garantía. El artículo fija un período mínimo que no puede ser disminuido, siquiera por la voluntad de las partes. La diferencia de su extensión se debe a que no se justifica establecer un plazo único para aeronaves que difieren en complejidad tecnológica, lo que invariablemente coincide con el peso de las mismas, ya que a mayor simplicidad menor peso. Como a su vez esta clasificación coincide casi plenamente con la hecha por la autoridad aeronáutica para la habilitación de mecánicos y pilotos, el mantenerla para el constructor de aeronaves hace a la coherencia interna del sistema.

Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el anteproyecto de 2006 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 376: Por todo daño o perjuicio que sufriere el locatario o el adquirente a causa de tales vicios durante el período de garantía, se tendrá por presunta la culpa del constructor. Vencido el mismo, la distribución de la carga de la prueba será la ordinaria.

Nota: artículo nuevo.
Si se establece un período de garantía, se le debe adjudicar al mismo cierta consecuencia jurídica. A ello apunta el presente artículo, cuando establece un sistema de inversión de la carga de prueba.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 377: Si el contrato se formalizara por adhesión, en caso de duda será interpretado en contra de la parte que redactó el texto.
Las cláusulas exculpatorias incluidas en los contratos de construcción de aeronaves sólo tendrán efecto entre las partes, siendo inoponibles a terceros, y serán nulas si implican una dispensa del dolo, o son contrarias al interés u orden públicos, o impuestas por el fabricante en razón del monopolio o posición dominante que posee sobre la obra o trabajo por el que se lo contrata.

Nota: artículo nuevo.
El primer párrafo tiene antecedentes en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, y en el anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.
El segundo se encuentra el anteproyecto mencionado en último lugar.
Es una norma clásica, que tiene en miras impedir el establecimiento de cláusulas abusivas.

ARTICULO 378: El constructor de aeronaves podrá ejercer acción de repetición contra los otros co-constructores, subcontratistas, proveedores de materiales y los talleres encargados del mantenimiento de la aeronave, por las indemnizaciones pagadas como consecuencia de fallas de las aviopartes o en la calidad de los materiales, o de construcción, o de mantenimiento defectuoso o incompleto de las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave.

Nota: artículo nuevo.
Es una norma clásica del derecho civil.

Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

CAPÍTULO XI

Responsabilidad en el trabajo aéreo, de los aeroclubes y de otras actividades aéreas privadas

ARTICULO 379: El explotador de un servicio de trabajo aéreo será responsable, frente a su comitente, por los daños que éste sufra como consecuencia de la inejecución total o parcial, o el cumplimiento defectuoso o tardío de las obligaciones contractualmente asumidas por aquél.
Frente a terceros en la superficie ajenos a la relación contractual, será responsable en los términos de los Capítulos VI y VII de este Título.

Nota: artículo nuevo.
Dadas las peculiaridades del trabajo aéreo, no hay razón para aplicarle las normas de responsabilidad relativas al transporte, sea oneroso o gratuito, puesto que por definición todo lo que es transporte no es trabajo aéreo.
Preceptos similares se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en los anteproyectos de 2000 y 2006 realizados por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, en los Anteproyectos del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial-INDAE y el del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTICULO 380: Los aeroclubes serán responsables en virtud de las normas contenidas en los Capítulos I, V, VI y VIII del presente Título, sin perjuicio de la responsabilidad que pudiera corresponder a otros sujetos.

Nota: artículo nuevo.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 381: Los explotadores de aeronaves utilizadas en actividades de aviación deportiva y general, serán responsables en los términos indicados en los Capítulos I, II, III, V, VI y VII del presente Título.

Nota: artículo nuevo.
Disposiciones semejantes se encuentran en el art. 144 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil de Perú y en el art. 165 y 167 de la ley de Aeronáutica Civil de Bolivia.
Es fuente de este artículo el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

TITULO XI

CAPÍTULO ÚNICO

BÚSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

ARTÍCULO 382: Se entiende por:
a) Búsqueda: el conjunto de operaciones destinadas a averiguar la situación y lugar en que se encuentra una aeronave cuando, debiendo estar en vuelo, no se tuviere noticia de ella.
b) Asistencia: el auxilio o ayuda que una aeronave presta a otra que se encuentra en situación de peligro, con el propósito de evitar un siniestro o atenuar sus consecuencias.
c) Salvamento: el conjunto de acciones dirigidas a rescatar o socorrer personas o cosas a bordo de una aeronave accidentada.

Nota: artículo nuevo.
Se definen las notas características de cada operación.
Definiciones semejantes son dadas por el art. 284 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1.860/02.

ARTÍCULO 383: La búsqueda, asistencia y salvamento son actos de interés público que comprometen por igual a aeronaves privadas, públicas, militares y de las fuerzas de seguridad.
Ni la búsqueda ni la asistencia darán lugar a remuneración alguna. Si hubiese ocasionado gastos a quien los prestó, tendrá derecho a que le sean reembolsados.
El salvamento sólo dará derecho a recibir remuneración si se ha salvado o contribuido a salvar alguna persona.

Conc.: art. 178 de la ley 17.285.
Nota: artículo nuevo.
Este precepto recoge una práctica centenaria y universal en la actividad aeronáutica, que en tal sentido es totalmente diferente de la marítima.
El art. 176 del Código Aeronáutico de Chile, ley 18.916/90, el art. 150.1 de la ley 27261/00 de Aeronáutica Civil de Perú y el art. 125 de el decreto-ley 1946/01 de Aviación Civil de Venezuela también consideran a la búsqueda, asistencia y salvamento como actos de interés público.

ARTÍCULO 384: Los explotadores y comandantes de aeronaves están obligados, en la medida de sus posibilidades, a prestar colaboración en la búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves, a requerimiento de la autoridad aeronáutica.

Conc.: Art. 175 de la ley 17.285
Nota: a la obligación de búsqueda se añadió la de asistencia y salvamento. No hay razones válidas para eximir a los explotadores del deber de prestar la asistencia y salvamento, pues son ellos los que aportan la aeronave necesaria para realizarlos, aun cuando el gobierno y conducción de la misma está a cargo del comandante, quien con su pericia presta el socorro requerido.

ARTICULO 385: El comandante de una aeronave está especialmente obligado 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.

Conc. Art. 176 de la ley 17.285

ARTICULO 386: No habrá obligación de prestar socorro:
a) cuando esté asegurado en mejores condiciones;
b) cuando su prestación significase riesgos para las personas a bordo de la aeronave que presta el servicio;
c) cuando no hubiese posibilidades de prestar un socorro útil.

Conc.: Artículos 177 y 178 de la ley 17285

ARTÍCULO 387: Respecto de los sucesos ocurridos dentro del ámbito de aplicación establecido en los artículos 1, 2, 3 y 4 de este Código, la autoridad aeronáutica será la encargada de dirigir, organizar y solicitar o permitir la ayuda que estime conveniente de personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, para la búsqueda, asistencia y salvamento, y tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación del infortunio.
La autoridad aeronáutica asegurará la entrada temporal y sin demora al territorio nacional del personal calificado o de las aeronaves que sean necesarias para las misiones de búsqueda, asistencia y salvamento y para la realización de la encuesta del accidente, en relación con una aeronave extranjera extraviada o accidentada en territorio argentino, dentro de los términos de reciprocidad, y siempre que la urgencia y la necesidad de las circunstancias así lo requieran, conforme la reglamentación a ser dictada por la autoridad aeronáutica.

Nota: artículo nuevo**.**
Su fuente son los art. 285, 287 y 296 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1.860/02, y el Anexo 12 al Convenio de Chicago de 1944.

ARTÍCULO 388: Los explotadores de las aeronaves que hayan colaborado con la búsqueda o prestado asistencia a otra aeronave, tendrán derecho a que se les reembolsen los gastos en que incurrieron para prestarlas.
El pago de los gastos estará 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.

Conc. Art. 179 de la ley 17285.
Nota: a fin de coordinar esta norma con lo dispuesto en el art. 383, se modifican los alcances del art. 179 de la ley 17.285 al precisar qué sumas puede reclamar el explotador de la aeronave asistente.

ARTÍCULO 389: Las operaciones de salvamento darán lugar al reembolso de los gastos en que se incurrió para prestarlo, y a percibir una indemnización por los daños que fueren consecuencia directa de la operación y una remuneración equitativa si concurrieren las circunstancias señaladas en el artículo 383 *in fine*.
La remuneración, que en ningún caso podrá exceder en conjunto el valor que tenía la aeronave antes de producirse el hecho ni, en su caso, el de los bienes salvados, estará a cargo de los propietarios de éstos y del explotador de la aeronave socorrida, según sea el caso. Para su cálculo se tendrá en cuenta:
a) los riesgos corridos;
b) las dificultades del salvamento;
c) el peligro corrido por las personas y cosas salvadas;
d) el esfuerzo, mérito y peligro corrido por los que prestaron el auxilio y por los medios empleados;
e) el valor de los bienes salvados.

Este derecho incumbe al explotador de la aeronave que prestó el socorro. El comandante que realizó efectivamente el salvamento tendrá derecho a percibir una parte equitativa de las remuneraciones y, si fuere el caso, de las indemnizaciones.

Conc.: artículos 180 y 181 de la ley N° 17.285.
Nota: Se realiza en este artículo y en los siguientes una regulación más ordenada del instituto y se precisan el origen causal de las sumas a percibir.

ARTÍCULO 390: El pago de los gastos, las indemnizaciones y las remuneraciones debidas por las operaciones de salvamento, estarán a cargo del explotador de la aeronave socorrida. En caso de salvamento de bienes, estarán a cargo de los propietarios de los mismos, pudiendo ser reclamadas directamente al explotador de la aeronave socorrida o a cada uno de los propietarios de los bienes salvados.

Conc.: artículos 179 y 180, segundo párrafo, de la ley N° 17.285

ARTÍCULO 391: La indemnización y remuneración son debidas aunque se trate de aeronaves del mismo explotador.

Conc.: artículo 182 de la Ley N° 17.285.

ARTÍCULO 392: La remuneración podrá ser reducida o suprimida si:
1) se probare que los reclamantes, con sus actos u omisiones voluntarios o por negligencia, agravaron la situación de personas o bienes a ser socorridos;
2) se comprobare hurto o fueren cómplices de hurto, pérdida o actos fraudulentos.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 393: Todo aquel que por imprudencia, impericia, negligencia o trasgresión a disposiciones reglamentarias motivase una movilización de los medios de búsqueda y salvamento, responderá por los daños y perjuicios derivados de esta circunstancia, aun cuando el socorro no hubiese sido solicitado y sin perjuicio de la responsabilidad penal consiguiente.

Nota: artículo nuevo.
Su fuente es el art. 42 de la ley 21/03 de Aviación civil de Panamá.

ARTÍCULO 394: En caso de que el socorro aeronáutico sea prestado por aeronaves públicas, las sumas a ser pagadas por el explotador de la aeronave socorrida sólo cubrirán los gastos y los daños que sean consecuencia directa de la operación, sin exceder el valor de la aeronave antes de producirse el hecho. No tendrán derecho a percibir remuneración.

Conc.: artículo 183 de la Ley N° 17.285.
Nota: dado que las aeronaves públicas están al servicio del poder público y el fin último de todo poder público es siempre el bien común, es razonable que les esté vedado reclamar remuneraciones. Por el contrario, es lógico que les asista el derecho de ser indemnizados por los perjuicios sufridos durante las operaciones de socorro.
Esta norma tiene su correlato en el art. 183 del CA, pero como su redacción es poco categórica, en esta versión se ha puesto el énfasis que le faltaba a aquélla.

ARTÍCULO 395: La autoridad aeronáutica podrá autorizar el ingreso de aeronaves extranjeras o la colaboración del Estado de matrícula y/o del explotador, según fuera el caso, para fines de búsqueda, asistencia y salvamento, siempre que lo requieran las circunstancias del caso.

Nota: artículo nuevo.
Esta norma recoge la esencia del art. 25 del Convenio de Chicago de 1944 y su Anexo 12. La alusión al Estado del explotador tiene por objeto mantener toda una coherencia interna dentro del Código, ya que en otro Título se ha dado expresa cabida a lo normado por el art. 83 bis del mismo instrumento internacional.

ARTÍCULO 396: Las disposiciones del presente Título también serán de aplicación en los casos de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves realizados por medios terrestres o marítimos.

Conc.: artículo 184 de la Ley N° 17.285.

TITULO XII

CAPÍTULO ÚNICO

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN

ARTÍCULO 397: La autoridad aeronáutica deberá realizar la investigación técnica de todo accidente de aviación producido dentro del ámbito espacial indicado en los artículos 1, 2 y 3 de este Código, así como los que ocurran a aeronaves de matrícula argentina en ámbitos no sometidos a la soberanía de ningún Estado, con el objeto de determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.
La misma obligación se tendrá respecto de los incidentes que afecten o puedan afectar gravemente la seguridad aeronáutica.
La obligación se hace extensiva a la investigación de accidentes o incidentes graves de vehículos aéreos no tripulados.

Conc.: art. 185 de la ley 17.285.
Nota: el deber de investigar técnicamente un infortunio aéreo se ha extendido a los incidentes graves. La fuente de ese párrafo es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 398: El mismo criterio se adoptará en caso de que una aeronave de matrícula argentina sufra un accidente o incidente grave en el ámbito sometido a la soberanía de otro Estado y éste decida no realizar la investigación correspondiente.

Nota: artículo nuevo.
Recoge una práctica consuetudinaria.

ARTÍCULO 399: Los procedimientos a observar durante la investigación técnica, serán establecidos por la autoridad aeronáutica en la respectiva reglamentación.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 400: El propósito de la investigación técnica no es determinar culpas ni deslindar responsabilidades jurídicas.

Conc.: art. 3.1 del Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944, ratificado por decreto-ley 15110/46 (convalidado por ley 13891/49), y artículos 27, 31, 75 incisos 22 y 24 y art. 118 de la Constitución Nacional reformada en 1994.
Nota: artículo nuevo.
Señala un principio establecido en una norma de derecho internacional reglamentario, el Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944, del que nuestro país es Estado parte y que, por imperio constitucional, posee jerarquía superior a las leyes.
La fuente de este artículo es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 401: Si el accidente o el incidente grave comprendiesen a aeronaves privadas extranjeras, se admitirá que el Estado de matrícula, el del explotador y el de fabricación de la aeronave designen observadores, sin perjuicio de la investigación ordenada en el artículo 397.

Conc.: art. 4.1 a 4.7 del Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944, ratificado por decreto-ley 15110/46 (convalidado por ley 13891/49), y artículos 27, 31, 75 incisos 22 y 24 y art. 118 de la Constitución Nacional reformada en 1994.
Nota: artículo nuevo.
Reproduce la esencia de lo dispuesto en la primera parte del Capítulo 4 del Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944. El precepto guarda coherencia lógica con lo dispuesto en el artículo 398.

ARTÍCULO 402: Aquellos accidentes de aviación ocurridos en la República a aeronaves privadas de matrícula extranjera, cuya investigación técnica demande una inversión económica altamente significativa para el presupuesto aeronáutico nacional, darán lugar a que se solicite la cooperación financiera del Estado de matrícula de la aeronave, el del explotador, en su caso, y el del fabricante que la ensambló definitivamente.

Nota: artículo nuevo.
Con esta norma se busca distribuir los costes financieros entre todos los Estados interesados en la investigación del accidente.
La fuente de este artículo es el Anteproyecto del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 403: Toda persona que tomase conocimiento de cualquier accidente o incidente grave 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 menor tiempo que las circunstancias permitan.
La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él, lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de sus investigadores.

Conc.: art. 186 de la ley 17.285/67.

ARTÍCULO 404: 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.

Conc.: art. 187 de la ley 17.285/67.

ARTÍCULO 405: La remoción o el retiro total o parcial de la aeronave accidentada, de los elementos afectados y de los objetos que pudieran haber provocado o contribuido a provocar el accidente, podrá practicarse únicamente con autorización previa de la autoridad aeronáutica, quien los tendrá bajo su custodia hasta la finalización de la investigación técnica a su cargo.

Conc.: art. 187 de la ley 17.285/67.
Nota: se le ha añadido una frase final con el propósito de resolver definitivamente quién tiene la legítima custodia de los restos de la aeronave.
Se establece el principio de la no remoción a fin de evitar la desaparición o destrucción de los elementos de prueba, dada su utilidad para determinar las causas del hecho y aconsejar las medidas correctivas que prevendrán futuros accidentes o incidentes graves.

ARTÍCULO 406: Todo procedimiento judicial o administrativo que tenga por objeto determinar culpas o responsabilidades civiles, penales, contravencionales o administrativas, será llevado a cabo por la autoridad competente en cada caso.
El organismo investigador no podrá actuar como perito auxiliar en causa alguna que se halle vinculada con la investigación técnica de su competencia.

Nota: artículo nuevo.
Esta norma tiene por objeto demarcar las áreas de competencia de cada organismo, dejando en claro que el propósito de la investigación técnica del accidente no es encontrar culpables ni sancionarlos, como nítidamente lo establece el art. 3.1 del Anexo 13 al Convenio de Chicago de 1944.

ARTÍCULO 407: En razón de sus objetivos, la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación, es independiente de la realizada en sede judicial. Sin embargo, la autoridad aeronáutica competente coordinará su actuación con la de las autoridades judiciales, militares, fuerzas de seguridad, sanitarias, aduaneras y migratorias, a lo largo de la substanciación de los procedimientos iniciados por cada una de ellas, siempre dentro de los límites de sus respectivas competencias.

Conc.: art. 187, último párrafo, de la ley 17.285.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 408: Toda persona está obligada a cooperar y a proporcionar la documentación e informes completos que le solicite la autoridad aeronáutica, relacionados con el accidente o el incidente grave de aviación. Este deber de prestar colaboración e información se extiende también a las personas de existencia ideal públicas y privadas.

Conc.: art. 189 de la ley 17.285/67.
Nota: se introdujeron algunos cambios terminológicos.

ARTÍCULO 409: Las declaraciones formuladas por las personas ante la autoridad aeronáutica encargada de la investigación técnica del accidente o incidente grave de aviación, no podrán ser utilizadas como medio de prueba en ninguna causa judicial. Si hubiere sospechas de la comisión de algún delito penal, la autoridad aeronáutica tendrá la obligación de denunciarlo a fin de que el Poder Judicial inicie su investigación independiente.

Conc.: art. 248 del Código Penal.
Nota: artículo nuevo.
La obligación de prestar declaración ante los miembros de la Junta de investigación del accidente, no es una carga procesal sino meramente administrativa. Dado ese contexto, su ofrecimiento no está rodeado de las garantías del debido proceso puesto que –por tratarse de una investigación técnica y no judicial– esas garantías le son ajenas.

ARTÍCULO 410: Todo informe final sobre el resultado de la investigación técnica de los accidentes o incidentes graves de aviación, contendrá dos clases de datos. Los que aludan a la causa que provocó el hecho así como las recomendaciones de seguridad respectivas, serán públicos. Los relativos a las declaraciones de las personas, toda información que contenga datos personales de carácter sensible y los informes que incluyan datos amparados por el secreto industrial o profesional, comercial, financiero, científico o técnico, serán confidenciales, en tanto que la desgravación de las voces o vídeos de cabina y los informes clínicos o psiquiátricos serán información privilegiada no revelable, a menos que el juez interviniente en la causa autorice su divulgación mediante resolución fundada.

Nota: artículo nuevo.
Tiene por objeto proteger cierta información que los propios convenios internacionales califican como confidencial, como el secreto industrial y el profesional. Respecto a la confidencialidad de las declaraciones que las personas brindan ante la autoridad aeronáutica encargada de la investigación técnica, numerosas normas locales así lo consagran, como la de EE.UU., Gran Bretaña, Australia, Holanda, etc.

TÍTULO XIII

CAPÍTULO ÚNICO

SEGUROS

ARTÍCULO 411: El explotador de la aeronave está obligado a contratar seguros que cubran los accidentes o enfermedades de trabajo que afecten al personal que habitual u ocasionalmente cumpla funciones a bordo de la aeronave, en los términos y condiciones que establezcan las normas mencionadas en el último párrafo del artículo 6 del presente Código.
También está obligado a contratar seguros que cubran los siguientes riesgos, con los alcances y límites indicados en los Capítulos I, V, VI y VII del Título X del presente Código:
a) responsabilidad por daños sufridos por personas y cosas transportadas;
b) responsabilidad por daños producidos a terceros en la superficie;
c) responsabilidad por daños sufridos por otra aeronave en caso de abordaje.
En caso de fletamento, los seguros indicados en el inciso a) también deberán ser tomados por el fletador.
En caso de trabajo aéreo, se deberá contar con el seguro indicado en el inciso b).

Conc.: art. 191 y 192 de la ley 17.285.
Nota: se añade un nuevo supuesto, el inciso c), a fin de guardar coherencia lógica con lo dispuesto en materia de hipoteca (art. 108, 1er. par.), y de salvamento (art. 388 y 389), ya que en ambos casos se alude indirecta o directamente al valor de la aeronave antes de producido el hecho. El penúltimo párrafo también tiene por objeto guardar una coherencia lógica con lo dispuesto en el art. 161 de este Código. El último párrafo reconoce su fuente en el art. 178 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1.860/02.

ARTÍCULO 412: Los explotadores aéreos nacionales deberán contratar los seguros exigidos en el artículo 411 con aseguradores nacionales o extranjeros que reúnan los requisitos exigidos por la ley respectiva.

Conc.: art. 192, último párrafo, de la ley 17.285.
Nota: Se ha introducido la posibilidad de contratar los seguros con empresas extranjeras acreditadas en plaza, ajustándose la normativa a las modernas técnicas aseguradoras.

ARTÍCULO 413: No se autorizará la circulación en el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave de matrícula extranjera que no acredite la cobertura de los riesgos descriptos en los incisos a) y b) del artículo 411 del presente Código.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por convenios internacionales, el seguro deberá cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.
En ambos casos, la autoridad de aplicación no autorizará operaciones aéreas sobre el ámbito espacial indicado en los artículos 1, 2 y 3 de este Código sin que se haya acreditado debidamente el cumplimiento de este requisito esencial.

Conc.: art. 193 de la ley 17.285.
Nota: se ha agregado un último párrafo que enfatiza la obligación de contar con los seguros obligatorios.

ARTÍCULO 414: 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 regular. Toda cláusula que así lo establezca será nula de pleno derecho.

Conc.: art. 195 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 415: Los seguros obligatorios cuya expiración se opere una vez iniciado el vuelo se considerarán prorrogados hasta la terminación del mismo.

Conc.: art. 196 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 416: El explotador del aeródromo y el Organismo de Control del Tránsito Aéreo, cuando el Estado Nacional hubiese cedido su prestación, deberán contratar un seguro de responsabilidad por los daños que sus actividades pudieren provocar a los propietarios de aeronaves, a sus explotadores y a terceros en la superficie, según los alcances de los Capítulos VIII y IX del Título X de este Código.

Nota: artículo nuevo.
en el art. 281 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1.860/02.

ARTÍCULO 417: En los seguros obligatorios establecidos por este Código, el asegurador responderá frente a los damnificados o sus derechohabientes aun cuando los daños ocurridos hubiesen sido causados por el transportador, el explotador o sus dependientes y agentes actuando en ejercicio de sus funciones, con dolo o sabiendo que probablemente causaría daño, sin perjuicio en su caso, de la acción de repetición del asegurador contra ellos.

Nota: artículo nuevo.

Su objetivo es fortalecer la posición jurídica del damnificado a fin de evitar que la compañía de seguros se abstenga de pagar invocando las defensas exculpatorias que le acuerdan los art. 70 y 114 de la ley de seguros 17.418/67 (el dolo o la culpa grave del asegurado).
Su precedente son los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, y el Anteproyecto de Código Aeronáutico del año 2001 elaborado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina. A posteriori fue reproducido por el art. 177 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04, por el art. 283 del Código Aeronáutico de Paraguay, ley 1860/02 y por el art. 149 de la ley 27.261/00 de Aeronáutica Civil del Perú.

ARTÍCULO 418: Las cantidades adeudadas al explotador por razón de las cauciones de que trata este Título, no podrán ser embargadas por personas distintas de las que sufran los daños a que se refieran dichas garantías, mientras no hayan sido indemnizados tales daños.

Nota: artículo nuevo.
Su fuente directa es el art. 1902 del Código de Comercio de Colombia, Libro Quinto (de la Navegación) – Parte Segunda (de la Aeronáutica); el art. 199 de Panamá

TITULO XIV

CAPÍTULO ÚNICO

FISCALIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO

ARTÍCULO 419: La fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares e instalaciones afectados a la actividad aérea en el territorio de la República Argentina, su mar territorial y aguas adyacentes, según lo dispuesto en los artículos 1, 2 y 3 de este Código, será ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la Policía de Seguridad Aeroportuaria, o a otras fuerzas de seguridad, o militares.

Conc.: art. 202 de la ley 17.285.
Nota: tiene modificaciones de forma.

ARTICULO 420: Toda vez que se compruebe una infracción a este Código y su reglamentación o cuando una aeronave ocasione un daño, la autoridad aeronáutica levantará acta con relación detallada de los hechos, presuntos autores y partícipes, damnificados y demás elementos de juicio, remitiendo las actuaciones a la autoridad judicial o administrativa que corresponda.

Conc.: art. 203, primer párrafo, de la ley 17.285.

ARTICULO 421: Cuando en caso de delito deba detenerse a miembros de la tripulación de una aeronave que realice servicios de transporte aéreo, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para posibilitar la continuación del vuelo.

Conc.: art. 203, segundo párrafo, de la ley 17.285.

ARTICULO 422: Si se cometiese un delito o falta a bordo de una aeronave en vuelo o se cometiera un acto que pudiera poner en peligro la seguridad de la aeronave, o de las personas o bienes en la misma, o el buen orden y la disciplina a bordo, el comandante de la aeronave deberá adoptar las medidas necesarias para impedir tal acto o su reiteración o hacer cesar sus efectos, inclusive deteniendo al presunto delincuente o infractor, quien será puesto a disposición de la autoridad competente en el lugar del primer aterrizaje, levantándose el acta pertinente.

Conc.: art. 204 de la ley 17.285 y art. 6 del Convenio de Tokio de 1963, promulgado por ley 18.730.
Nota: tiene modificaciones de forma, que amplían la aplicación de la norma a casos previstos en convenios internacionales de los que la Argentina es estado parte.

ARTICULO 423: La autoridad policial, judicial u otra competente incautarán los objetos que signifiquen un peligro para la seguridad del vuelo y que se encuentren a bordo sin autorización. Si el comiso quedare firme, serán entregados a la autoridad aeronáutica a su solo requerimiento.

Conc.: art. 205 de la ley 17.285.

ARTICULO 424: En el ejercicio de las facultades que le otorga este Código, la autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarlo, para obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que signifiquen un peligro para la seguridad pública, de las personas o las cosas.

Conc.: art. 206 de la ley 17.285.

ARTICULO 425: La autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una operación aérea, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la autoridad aeronáutica.
En todo juicio en que deba disponerse la entrega, custodia o depósito de una aeronave, éstas se efectuarán en favor de la autoridad aeronáutica a su requerimiento, salvo los legítimos derechos de terceros.

Conc.: art. 207 de la ley 17.285.
Nota: el primer párrafo responde al legítimo interés de la autoridad aeronáutica en conocer la situación de las aeronaves que se encuentran en el país. El segundo tiene por objeto entregar las aeronaves en custodia a quien se encuentra más capacitado para ello, en cuanto a su preservación. Se prevé, finalmente, la tutela de los derechos legítimos de los terceros sobre la aeronave.

TÍTULO XV

CAPÍTULO ÚNICO

PRESCRIPCIÓN

ARTÍCULO 426: Prescriben a los 6 meses:
1.- Las acciones de indemnización por vicios de construcción, en el caso de la locación de obra, y de diseño o de construcción, en el caso de la compra venta, sea o no de cosa futura. El término comenzará a correr desde que la detección del defecto fue fehacientemente notificada al constructor.
2.- Todas las acciones de repetición de las sumas de dinero que los responsables solidarios se han visto obligados a abonar en los casos de los artículos 246, 347, 350 a 353, 356 y 362 de este Código, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 378.
Si hubiere juicio, el plazo comenzará a contarse desde la fecha de la sentencia firme o de la transacción judicial. Si no hubiese juicio, el plazo se contará desde la fecha de pago.

Conc.: art. 227 de la ley 17.285.
Nota: respecto del fabricante de aeronaves, se establece un plazo de prescripción semestral para los vicios de la cosa, y se estipula otro decenal para todas las demandas interpuestas contra el constructor (conf. art. 430), salvo la bienal que compete a los pasajeros o cargadores y a los terceros en la superficie (conf. art. 427, inc. 3).
Se ha procurado que el inciso 1) guarde armonía con el artículo 374, cuyo último párrafo exige una intimación previa al constructor para subsanar el vicio de construcción o de diseño. En cuanto intimación, supone un aviso de la acción judicial que habrá de interponerse en caso de que el constructor no lo haga en el término de 45 días hábiles, que son unas nueve semanas de plazo. De ahí que sea lógico que la prescripción comience a correr desde la intimación fehaciente para subsanarlo.
Respecto a la acción semestral de repetición, se la extiende a todos los casos de responsabilidad solidaria, completándose así un vacío dejado por la ley 17.285, a pesar de ser varios los casos en que fijaba la solidaridad pasiva.
El inciso 2) cierra con una alusión al art. 378 porque, si bien éste supone un ejemplo de recupero, a diferencia de los demás no es un caso de solidaridad pasiva sino de repetición de lo pagado fundado en dos premisas: evitar el enriquecimiento ilícito del culpable y por lo tanto la dispensa encubierta de su culpa.

ARTÍCULO 427: Prescriben a los dos años:
1.- Las acciones de indemnización por daños causados a los pasajeros, equipajes o carga transportados. 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 interrupción del transporte o desde que la persona sea declarada ausente con presunción de fallecimiento;
2.- 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 prestación pactada o de la utilización de los servicios y, a falta de éstos, desde la fecha en que se formalizó el contrato de transporte.
3.- las acciones de reparación por daños causados a terceros en la superficie. El plazo de la prescripción comienza a correr desde el día del hecho. Sin embargo, si la persona que sufrió los daños comprueba que transcurrió el término de la prescripción sin haber tenido conocimiento de ellos o de la identidad del responsable, la prescripción empezará a correr desde el día en que tomó conocimiento, aunque en ningún caso excederá los tres (3) años a partir del día en que ocurrió el hecho;
4.- las acciones de reparación por daños en caso de abordaje aéreo. El término se cuenta desde el día del hecho;
5.- las acciones de indemnización por daños causados por los Organismos de Control del Tránsito Aéreo. El plazo de prescripción comenzará a correr desde el día en que se produjo el hecho generador del daño;
6.- las acciones por daños causados por el explotador del aeródromo a los propietarios o explotadores de aeronaves. El término se contará a partir del día en que ocurrió el hecho o desde el momento en que la obligación contractual sea exigible;
7.- las acciones de indemnización y remuneración en casos de búsqueda, asistencia y salvamento. El término corre desde el día en que terminaron estas operaciones.

Conc.: art. 228 y 229 de la ley 17.285 y art. 35 del convenio de Montreal de 1999, aprobado por ley 26.451.
Nota: para armonizar la norma interna con la internacional, se estipula un plazo de prescripción bienal para los daños derivados del contrato transporte, en lugar del anual establecido por la ley 17.285. Se establece también un plazo bienal para los daños a terceros en superficie y para los causados por el explotador del aeródromo como por los OTAs.

ARTÍCULO 428: La prescripción de las acciones y sanciones legisladas en el Capítulo I del Título XVI de este Código, se cumple a los 4 años de ocurrido el hecho o de la fecha de notificación de la sanción.

Conc.: art. 230 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 429: Prescriben a los cinco años:
1.- las acciones por reparación de los daños causados al medio ambiente. El plazo correrá desde el momento en que se produjo el hecho o acto contaminante o, si no fuese posible determinarlo, desde el día en que se comprobó dicha contaminación perjudicial.

Nota: artículo nuevo.
Como los daños al ambiente son una cuestión aparte de los comúnmente regulados en un Código Aeronáutico, y considerando su peculiaridad temporal para expresarse o ser detectados, se fija un plazo más extenso.

ARTÍCULO 430: Prescriben a los diez años:
1.- las acciones para demandar al constructor de la aeronave, sea por responsabilidad contractual o extracontractual, salvo lo indicado en el inciso 1 del artículo 426 y en los incisos 1 y 3 del artículo 427. Sin embargo, dicho término nunca podrá exceder de los 15 años, debiéndose contar ambos desde la fecha en que la aeronave recibió el primer certificado de aeronavegabilidad.

Nota: artículo nuevo.
El constructor de aeronaves asume una responsabilidad contractual frente al que le encargó la obra o al primer adquirente. Frente al resto de sucesivos poseedores de la aeronave su responsabilidad será extracontractual.

TÍTULO XVI

INFRACCIONES Y DELITOS

CAPITULO I

Infracciones

ARTÍCULO 431: Las infracciones por inobservancia de las disposiciones de este Código, su reglamentación y leyes complementarias, que no importen delitos, serán sancionadas con:
1.- Apercibimiento.
2.- Multa, entre los montos máximos y mínimos que se determinen por vía reglamentaria para cada infracción.
3.- Inhabilitación temporaria de hasta 4 años, o definitiva, de las facultades conferidas por los certificados de idoneidad otorgados o convalidados por la autoridad aeronáutica.
4.- Suspensión temporaria de hasta 6 meses de los permisos de operación otorgados para la explotación de los servicios aerocomerciales.
5.- Suspensión temporaria de hasta 12 meses, o definitiva, del derecho de distribución o comercialización de un sistema computarizado de reservas.
6.- Revocación de los permisos de operación acordados para la explotación de servicios aerocomerciales.

Conc.: art. 208 de la ley 17.285.
Nota: el reglamento al presente capítulo determinará los montos de las multas para cada tipo de infracción. Ello permitirá imprimirle a esta materia el dinamismo que la caracteriza. En la ley 17.285 las multas se fijaban en función de la utilización de múltiplos de las tarifas máximas vigentes en cada instrumento de concesión o autorización. El aludido sistema ha dejado de ser práctico en razón de las múltiples tarifas existentes en la actualidad y su modificación a través de un simple registro.

ARTÍCULO 432: La autoridad aeronáutica podrá imponer la suspensión temporaria de servicios en sustitución de la multa o, como accesoria de ésta, en los casos en los que a su juicio la gravedad de la falta cometida o la reincidencia del infractor lo hicieren aconsejable.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 433: La investigación de las faltas previstas en este Código y su reglamentación, así como la aplicación de la sanción pertinente, estarán a cargo de la autoridad aeronáutica, salvo cuando corresponda

inhabilitación o suspensión definitivas, o revocación de los permisos de operación para la explotación de servicios aerocomerciales, que sólo podrán ser dispuestas por el Poder Ejecutivo Nacional.

Conc.: art. 209 de la ley 17.285.
Nota: tiene modificaciones de forma.

ARTICULO 434: El procedimiento será de carácter sumario y oral, asegurando la existencia de dos instancias y el ejercicio del derecho de defensa.
Se reglamentarán los demás aspectos del procedimiento a seguir en la comprobación o investigación de los hechos, aplicación e imposición de sanciones y su apelación.

Conc.: art. 210 de la ley 17.285.
Nota: tiene modificaciones de forma.

ARTÍCULO 435: Cuando el infractor no pagase la multa dentro del plazo establecido por la reglamentación, será compelido a hacerlo por vía de apremio judicial. Si fuera titular de un certificado de idoneidad aeronáutica o permiso de operación, podrá ser inhabilitado para el ejercicio de la función respecto a la cual cometió la infracción, en la forma que determine la reglamentación.

Conc.: art. 211 de la ley 17.285.
Nota: tiene modificaciones de forma.

ARTÍCULO 436: Podrá aplicarse inhabilitación definitiva cuando el infractor haya evidenciado su inadaptabilidad al medio aeronáutico.

Conc.: art. 212 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 437: Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, si el infractor fuese reincidente y la falta cometida se considerase grave, podrá imponérsele multa y, como accesoria, inhabilitación temporaria o definitiva, o suspensión temporaria o revocación del permiso de operación, según corresponda.

Conc.: art. 213 de la ley 17.285.
Nota: Se ha simplificado la aplicación de la norma mediante la referencia a una situación genérica.

ARTÍCULO 438: Se considerará reincidente a la persona que, dentro de los cuatro (4) últimos años anteriores a la fecha de la falta, haya sido sancionada por otra falta.

Conc.: art. 214 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 439: Serán recurribles ante la Justicia Federal en lo Contencioso-Administrativo, una vez agotada la vía administrativa, las sanciones de:
1.- Suspensión temporaria o revocación de los permisos de operación otorgados para la explotación de servicios aerocomerciales.
2.- Inhabilitación definitiva o inhabilitación temporaria que supere los quince días.
3.- Multa superior a veinte (20) salarios mínimo vital y móvil vigentes a la fecha de imposición definitiva de la multa, en el caso de titulares de permisos de operación otorgados para explotar servicios aerocomerciales.
4.- Multa a diez (10) salarios mínimo vital y móvil vigentes a la fecha de imposición definitiva de la multa, en el caso las restantes actividades aeronáuticas o de titulares de certificados de idoneidad para el ejercicio de funciones aeronáuticas.
El importe de las multas previstas en este Código y en su reglamentación, ingresará a la cuenta que a tal efecto habilite la autoridad aeronáutica para aplicarlas al Programa de Apoyo a la Actividad Aérea Nacional.

Conc.: art. 215 de la ley 17.285.
Nota: se crea un programa de apoyo a la actividad aeronáutica.

CAPITULO II

Delitos

Nota: debido a que la legislación penal argentina en materia aeronáutica es altamente insuficiente, se recupera para el Código Aeronáutico un capítulo que fue eliminado en 1967 del código anterior, sin que hubiese desde entonces ninguna acción legislativa que cubra ese déficit, a pesar de que la Argentina es Estado parte de todos los tratados vigentes de derecho penal aeronáutico.

Sección A

Delitos relativos a las aeronaves

ARTÍCULO 440: Será reprimido con reclusión o prisión de tres a quince años el que practicase algún acto de depredación o violencia contra una aeronave mientras se encuentre en vuelo y que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.
Será reprimido con la misma pena el que cometiese cualquiera de los hechos previstos en el párrafo anterior, mientras se estén realizando en

la aeronave las operaciones inmediatamente anteriores o posteriores al vuelo.
Si tales actos produjesen accidente o causen lesión o muerte a alguna persona, la pena será de cinco a veinticinco años de reclusión o prisión.

Conc.: art. 217, inc. 1, de la ley 17.285.
Nota: en el apartado 1) se agregó la frase *y que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave.* Al final del tercer párrafo se añadió el vocablo *posteriores.*
Delitos similares están tipificados en el art. 239 y 241.1 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá, y en el art. 192 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 441: Será reprimido con prisión de tres meses a dos años:
1. El que condujese una aeronave a la que no se hubiese extendido el certificado de habilitación correspondiente;
2. El que condujese una aeronave, transcurridos seis meses desde el vencimiento de su certificado de aeronavegabilidad;
3. El que condujese una aeronave que se encontrase inhabilitada por no reunir los requisitos mínimos de seguridad;
4. El que, a sabiendas, transportase o hiciese transportar cosas peligrosas en una aeronave, sin cumplir las disposiciones reglamentarias, y el comandante o persona a cargo del contralor de los vuelos que, a sabiendas, condujese una aeronave o autorizase el vuelo en dichas circunstancias.
Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidentes o daños, la pena será de uno a cinco años; si resultase lesión o muerte de alguna persona se impondrá prisión de tres a diez años.
Iguales penas se impondrán al explotador que haya hecho volar la aeronave en alguna de esas circunstancias.

Conc.: art. 219 de la ley 17.285.
Nota: se agravó ligeramente la pena mínima.
Delitos similares están tipificados en el art. 194 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; en los art. 190, 191 y 195 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90; y art. 215.1 y 215.3 del Código Penal de Paraguay, ley 1160/97 al que remite el art. 322 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de

Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 442: Será reprimido con prisión de uno a tres años:
El que eliminase o adulterase las marcas de nacionalidad o de matriculación de una aeronave y el que, a sabiendas, la condujese luego de su eliminación o adulteración;

Conc.: art. 219, inciso 4, de la ley 17.285.
Nota: se agravaron ligeramente las penas.
Delitos similares están tipificados en el art. 194.b) de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Sección B

Delitos relativos al comandante de la aeronave, los miembros de la tripulación y a los que cumplen funciones aeronáuticas

ARTÍCULO 443: Será reprimido con prisión de tres meses a un año, el que no cumpliese con las obligaciones prescritas en el artículo 385 de este código.

Conc.: art. 224 de la ley 17.285.
Nota: Delitos similares están tipificados en el art. 197 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 444: Será reprimido con prisión de un mes a dos años:
1. El que desempeñe una función aeronáutica habiendo sido inhabilitado para el ejercicio de la misma;
2. El que desempeñe una función aeronáutica transcurridos seis meses desde el vencimiento de su habilitación.
Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de seis meses a cuatro años.

Si resultase lesión o muerte de alguna persona, se impondrá prisión de dos a diez años.

Conc.: art. 220 de la ley 17.285.
Nota: Delitos similares están tipificados en el art. 195 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; en el art. 192 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90; y en el art. 215.1 y 215.3 del Código Penal de Paraguay, ley 1160/97 al que remite el art. 322 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 445: Será reprimido con prisión de seis meses a cuatro años:
1. El que efectuase funciones aeronáuticas, careciendo de habilitación;
2. El que, sin autorización, efectuase vuelos arriesgados poniendo en peligro la vida o bienes de terceros;
3. El que efectuase vuelos estando bajo la acción de sustancias psicoactivas, bebidas alcohólicas, estimulantes o estupefacientes.
Si como consecuencia de cualquiera de los hechos previstos precedentemente se causase accidente o daños, la pena será de uno a seis años.
Si resultase lesión de alguna persona, se impondrá prisión de dos a ocho años, y de tres a diez años si resultare la muerte.

Conc.: art. 221 de la ley 17.285.
Nota: en el último párrafo se distinguió el caso de lesiones del de muerte de alguna persona.
Delitos similares están tipificados en el art. 193 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; art. 193 y 196 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90; y en el art. 215.2 del Código Penal de Paraguay, ley 1160/97 al que remite el art. 322 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Sección C

Delitos que afectan al tráfico aéreo y a la seguridad de la aeronavegación

ARTÍCULO 446: Será reprimido con prisión de dos a ocho años, el que ejecutase cualquier acto tendiente a poner en peligro la seguridad de una

aeronave, aeropuerto o aeródromo, o a detener o entorpecer la circulación aérea.
Si el hecho produjese accidente, la pena será de tres a doce años de reclusión o prisión.
Si el accidente causase lesión a alguna persona, la pena será de tres a quince años de reclusión o prisión y si ocasionase la muerte, de diez a veinticinco años de reclusión o prisión.

Conc.: art. 218 de la ley 17.285.
Nota: se agravaron ligeramente las penas.
Delitos similares están tipificados en el art. 191 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; en el art. 197 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90; y en el art. 242 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 447: Será reprimido con prisión de uno a cinco años el que:
1.- condujese o hiciese conducir clandestinamente una aeronave sobre zonas de vuelo restringido o prohibido; o
2.- no acatare la orden dispuesta por la autoridad de aplicación de aterrizar en un aeródromo argentino.

Conc.: art. 222 de la ley 17.285.
Nota: se agravaron ligeramente las penas.
Delitos similares están tipificados en el art. 200 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90.
El apartado 2) fue tomado de los Proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004 y del Anteproyecto del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 448: Será reprimido con prisión de tres a ocho años el que con una aeronave atravesase clandestina o maliciosamente la frontera por lugares distintos de los establecidos por la autoridad aeronáutica o se desviase de las rutas aéreas fijadas para entrar o salir del país.

Conc.: art. 223 de la ley 17.285.
Nota: se agravaron las penas.
Delitos similares están tipificados en el art. 196 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; y en el art. 200 del Código Aeronáutico de Chile, Ley 18.916/90.
Disposiciones semejantes se encuentran en los proyectos presentados por el Diputado Nacional José M. Corchuelo Blasco en el año 1996 y por el Senador Nacional Jorge Vanossi en el año 2004, en el Anteproyecto del año 2000 elaborado por el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico, en el del año 2000 realizado por la Subsecretaría de

Transporte Aerocomercial, y en el del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Sección D

Delitos internacionales y contra la seguridad de la aviación civil

ARTÍCULO 449: Será reprimido con reclusión o prisión perpetua el que ilícita e intencionalmente:
1.- realice contra una persona a bordo de una aeronave en vuelo actos de violencia que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;
2.- destruya una aeronave en servicio o le cause daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
3.- coloque o haga colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o substancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
4.- destruya o dañe las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbe su funcionamiento, si tales actos, por su naturaleza, constituyen un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo;
5.- comunique, a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

Conc.: art. 1 y art. 3 del Convenio de Montreal de 1971 para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, ley 20.411, y art. 1.1, incisos a) a e), y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.
Delitos similares están tipificados en el art. 214.1 214.4 del Código Penal de Paraguay, ley 1160/97 al que remite el art. 322 del Código Aeronáutico de Paraguay, Ley 1860/02.

ARTÍCULO 450: Será reprimido con reclusión o prisión de doce a veinticinco años el que ilícita e intencionalmente:
1.- intente cometer cualquiera de los delitos mencionados en el artículo 449.
2.- sea cómplice de la persona que intente cometerlos.

Conc.: art. 1 y art. 3 del Convenio de Montreal de 1971 para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, ley 20.411. El apartado 1 concuerda con el art. 1.4.a) y el art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 451: Será reprimido con reclusión o prisión perpetua el que ilícita e intencionalmente:

1.- utilice una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o

2.- libere o descargue desde una aeronave en servicio un arma biológica, química o nuclear, o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o

3.- utilice contra o a bordo de una aeronave en servicio un arma biológica, química o nuclear, o un material explosivo, radiactivo, o sustancias similares de un modo que cause o probablemente cause la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente; o

4.- a bordo de una aeronave, transporte o haga que se transporte o facilite el transporte de:

a) material explosivo o radiactivo, a sabiendas de que se prevé utilizarlo para causar, o amenazar con causar, muertes o lesiones o daños graves, imponiendo o no una condición, con el objeto de intimidar a una población o forzar a un gobierno u organización internacional a realizar o abstenerse de realizar un acto dado; o

b) armas biológicas, químicas o nucleares; o

c) materias básicas, material fisionable especial o equipo o materiales especialmente diseñados o preparados para el tratamiento, utilización o producción de material fisionable especial, a sabiendas de que están destinados a ser utilizados en una actividad con explosivos nucleares o en cualquier otra actividad nuclear no sometida a salvaguardias de conformidad con un acuerdo de salvaguardias con el Organismo Internacional de Energía Atómica; o

d) equipo, materiales, soporte lógico o tecnología conexa que contribuye considerablemente al diseño, fabricación o lanzamiento de armas biológicas, químicas o nucleares, sin autorización legal y con la intención de que se utilicen con tales fines.

Conc.: art. 1.1, incisos f) a i), y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 452: Será reprimido con reclusión o prisión perpetua el que ilícita e intencionalmente ponga o pueda poner en peligro la seguridad de un aeródromo o aeropuerto, en caso de que:

1.- ejecute un acto de violencia contra una persona en un aeródromo o en un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil, sea o no internacional, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte; o

2.- destruya o cause daños graves en las instalaciones de un aeródromo o de un aeropuerto que preste servicio a la aviación civil, sea o no internacional, o en una aeronave que no esté en servicio y se encuentre en el aeródromo o aeropuerto, o perturbe los servicios del aeródromo o aeropuerto.

Conc.: art. 1.2, incisos a) y b), y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 453: Será reprimido con reclusión o prisión de doce a quince años, en circunstancias que indiquen que la amenaza es verosímil, el que:
a) amenace con cometer cualquiera de los delitos previstos en los apartados 1, 2, 3 y 4 del artículo 449, y en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 451, o en los apartados 1 y 2 del artículo 452; o
b) ilícita e intencionalmente haga que una persona reciba tal amenaza.

Conc.: art. 1.3 y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 454: Será reprimido con reclusión o prisión de doce a veinticinco años, el que:
a) intente cometer cualquiera de los delitos previstos en los artículos 451 ó 452; o
b) sea cómplice de la persona que intente cometerlos; o
c) organice o instigue a otros para que cometan cualquiera de los delitos previstos en los artículos 449, 451 ó 452; o
d) participe como cómplice en cualquiera de los delitos previstos en los artículos 449, 451 ó 452; o
e) ilícita e intencionalmente asista a otra persona a evadir la investigación, el enjuiciamiento o la pena, a sabiendas de que tal persona ha cometido un acto que constituye cualquiera de los delitos previstos en los artículos 449, 451 ó 452, o que sobre dicha persona pesa una orden de detención para ser enjuiciada por tal delito o que ha sido sentenciada por ese delito.

Conc.: art. 1.4 y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

Sección E

Delitos internacionales y contra el apoderamiento ilícito de aeronaves

ARTÍCULO 455: Será reprimido con reclusión o prisión perpetua, el que a bordo de una aeronave en vuelo:
1.- mediante fraude, violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o cambiase o hiciese cambiar la ruta prevista en el plan de vuelo, o intente cometer cualquiera de tales actos; o
2.- sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Conc.: art. 217, inc. 2, de la ley 17.285; y art. 1 y art. 2 del Convenio de La Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, ley 19.793.
Delitos similares están tipificados en el art. 189 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, Ley 2.902/04; y art. 239 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá.

Sección F

Delitos relativos a los pasajeros

ARTÍCULO 456: Será reprimido con prisión de tres meses a un año:
1.- todo pasajero que, desde el momento que aborda una aeronave para emprender un vuelo hasta el momento en que desciende de la misma, se comportase de manera indisciplinada afectando la seguridad del vuelo, o de otros pasajeros o tripulantes de a bordo, o interfiriese en el desempeño de rol de funciones de éstos últimos.
2.- Si como consecuencia de ello se produjese un accidente, o un incidente grave, o se causaren daños, se impondrá prisión de ocho meses a dos años.
Si se produjeran lesiones o muerte a alguna persona, la pena será de dos a seis años de prisión.

Nota: artículo nuevo.
Fue tomado del Anteproyecto de del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

ARTÍCULO 457: En los casos descriptos en el artículo 456, el juez interviniente podrá imponer además al pasajero indisciplinado y a su costa, pena accesoria de rehabilitación social mediante cursos especiales que se organizarán al efecto de readaptarlo al medio aeronáutico.

Nota: artículo nuevo.
Fue tomado del Anteproyecto de del año 2001 preparado por el Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina.

Sección G

Disposiciones comunes

ARTÍCULO 458: Toda condena mayor de seis meses de prisión irá acompañada de inhabilitación por un plazo de uno a cuatro años, a partir del cumplimiento de la pena, para ejercer la función aeronáutica para la que el reo se encuentre habilitado.
En caso de reincidencia la inhabilitación será definitiva.

Conc.: art. 225 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 459: La inhabilitación será también definitiva cuando, en los casos previstos en los artículos 440 y 455, el autor fuese miembro de la tripulación de la aeronave.

Conc.: art. 226 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 460: A los fines de este Capítulo, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque.
En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a los actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes del Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y cosas a bordo de la misma.

Conc.: art. 5.2 del Convenio de Tokio de 1963 sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, ley 18.730; art. 2 y art. 3 del Convenio de La Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, ley 19.793; y art. 2.a) y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.
Definiciones similares se enuncian en el art. 239 de la Ley 21/03 de Aviación Civil de Panamá.

ARTÍCULO 461: A los fines de este Capítulo, 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.
El período en servicio se prolongará en cualquier caso durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo conforme al artículo 460.

Conc.: art. 2 y art. 3 del Convenio de La Haya de 1970 para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, ley 19.793, y art. 2.b) y art. 3 del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 462: A los fines de este Capítulo, se considerará que "instalaciones y servicios de navegación aérea" incluye señales, datos, información o sistemas necesarios para la navegación de las aeronaves.

Conc.:art. 2.c) del Convenio de Beijing de 2010 para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional.

TITULO XVII

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 463: En la circulación aérea dentro del ámbito espacial indicado en los artículos 1, 2 y 3 de este Código, serán de uso y aplicación las unidades de medidas adoptadas con arreglo a las disposiciones de los convenios internacionales en los que la República Argentina sea parte.

Conc.: art. 231 de la ley 17.285.

ARTÍCULO 464: La información aeronáutica del material cartográfico necesario para la circulación aérea, será aprobada y autorizada por la autoridad aeronáutica y se ajustará a las disposiciones vigentes en dicha materia y a las prescripciones contenidas en los convenios de los que la República Argentina sea parte.

Conc.: art. 232 de la ley 17.285.
Nota: la cartografía geográfica argentina está a cargo del Instituto Geográfico Nacional (Ley Nº 22.963, complementada por la Ley Nro 24.943 y la Decisión Administrativa 520/96).

ARTÍCULO 465: El Derecho Especial de Giro a que se alude en este Código se refiere al definido por el Fondo Monetario Internacional.

Nota: artículo nuevo.

ARTÍCULO 466: El Código Aeronáutico entrará en vigencia a los treinta (30) días de su publicación en el Boletín Oficial, oportunidad en la cual quedarán derogadas las leyes 17.285 y 22.390 y toda otra disposición que se le oponga.
Las normas reglamentarias y complementarias existentes mantendrán su vigencia hasta el dictado de las reglamentaciones respectivas al presente Código.

ARTÍCULO 467: Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Fdo.: Griselda D. Capaldo
Investigadora del CONICET
Buenos Aires, 3 de diciembre de 2010

ANEXO

*

Con los Informes Periódicos

sobre la actividad realizada

durante la vigencia del contrato

*

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: noviembre 2009

Fechas	ACTIVIDAD DESARROLLADA	Resultado	OBSERVACIONES/ RECOMENDAC.
Noviembre 2009	**I** Comparación Código Aeronáutico argentino con: 1) Bolivia, Ley de Aeronáutica Civil, Ley 2.902/04 2) Chile, Código Aeronáutico, Ley 18.916/90 3) Colombia, Código de Comercio - Libro Quinto de la Navegación - Parte Segunda de la Aeronáutica (artículos 1773 a 1909) 4) Ley Aeronáutica Civil del Perú Nº. 27261 (Reformado por Decreto Nº 999/2008, por Ley 28.677/06 de garantías inmobiliarias, y por Ley 28.525, s/tratado con Estados Unidos que liberaliza la legislación) ** los números 3 y 4*	Conocer cómo se regulan los mismos institutos aeronáuticos en distintos códigos, a fin de tomarlos como fuente del código que se está proyectando.	

	fueron realizados por el Abog. y Escribano Hernán Gómez, Jefe del Registro Nacional de Aeronaves **II** Comparación Código Aeronáutico argentino con: 1) Anteproyecto de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, año 2000 2) Anteproyecto del I.N.D.A.E., año 2000 3) Anteproyecto del CRA, año 2001 *Este trabajo comparativo está completado en un 50%, aproximadamente* **III** El 16 de noviembre se hizo circular una encuesta entre las seis (6) Direcciones Nacionales que componen la ANAC. Sus Directores tendrán 25 días hábiles para responderla.		

Buenos Aires, 1 de diciembre de 2009.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma: _____

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: diciembre 2009

Fechas	**ACTIVIDAD DESARROLLADA**	**Resultado**	**OBSERVACIONES / RECOMENDAC.**
Diciembre 2009	**I** Comparación del Código Aeronáutico argentino con: 1) Perú, Ley de Aeronáutica Civil, Ley 27.261/00 (Reformada por Decreto Nº 999/2008, por Ley 28.677/06 de garantías inmobiliarias, y por Ley 28.525, s/tratado con Estados Unidos que liberaliza la legislación) ** la legislación peruana fue comparada por el Abog. y Escribano Hernán Gómez, Jefe del Registro Nacional de Aeronaves*	**I** Conocer cómo se regulan los mismos institutos aeronáuticos en distintos códigos, a fin de tomarlos como fuente del código que se está proyectando.	**I** Sin observaciones
Diciembre 2009	**II** Comparación del Código Aeronáutico argentino	**II** Conocer qué modificaciones se	**II** Sin observaciones

	con los siguientes anteproyectos de reforma legislativa: 1) *Se completó la comparación del 50% restante del*: ▪ Anteproyecto de la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial, año 2000 ▪ Anteproyecto del I.N.D.A.E., año 2000 ▪ Anteproyecto del Comando de Regiones Aéreas – FAA, año 2001 2) *Se compararon íntegramente los siguientes documentos:* ▪ Anteproyecto del Diputado Nacional Sr. José M. Corchuelo Blasco, año 1996 (proyecto Folchi) ▪ Anteproyecto del Diputado Nacional Dr. Jorge R. Vanossi, año 2004 (nuevo proyecto Folchi) ▪ Anteproyecto del Senador Julio Humada, año 2001 (su propuesta se limita a la modificación de los artículos 142, 143, 144, 166, 167, 172, 227 y 228) ▪ Anteproyecto de los Senadores Liliana B. Fellner, Ana M. Corradi de Beltrán, Roberto F. Ríos, año 2009 (su propuesta se limita a la modificación de los artículos 113, 115, 117, 139, 142, 144, 149, y 150, y a la incorporación de 4 nuevos artículos, el 96 bis, 96 ter, 113 bis, y 150 bis)	proponían en cada proyecto de reforma al Código vigente respecto de cada uno de los institutos aeronáuticos, a fin de tomarlos como fuente del código que se está proyectando.	
Diciembre 2009	**III** El 16 de noviembre se hizo circular una encuesta entre las seis (6) Direcciones Nacionales que componen la ANAC.	**III** Al día de la fecha sólo ha respondido la Dirección Legal, Técnica y Administrativa (a cargo del Dr.	**III** Dado que 5 de las 6 dependencias consultadas no han respondido aún a la encuesta, se solicita amablemente que

	Sus Directores tenían 25 días hábiles para responderla.	Porras) Con esta encuesta se busca que las distintas dependencias de la ANAC, desde la experiencia empírica de cada área, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados.	procedan a responderla a la brevedad, pues de ello depende –en parte- la ejecución del cronograma de actividades previsto oportunamente.

Buenos Aires, 4 de enero de 2010.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma:

_____

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: enero 2010

Fechas	**ACTIVIDAD DESARROLLADA**	**Resultado**	**OBSERVACIONES / RECOMENDAC.**
	I	**I**	**I**
Enero 2010	Comparación del Código Aeronáutico argentino con: 1) Panamá, Ley 21/03 de Aviación Civil. 2) Paraguay, Código Aeronáutico, Ley 1860/02 ** la legislación panameña fue comparada por el Abog. y Escribano Hernán Gómez, Jefe del Registro Nacional de Aeronaves y revisada por la Dra. Griselda Capaldo*	Conocer cómo se regulan los mismos institutos aeronáuticos en distintos códigos, a fin de tomarlos como fuente del código que se está proyectando.	Se han comparado seis (6) códigos aeronáuticos con la legislación homónima argentina. Con ello queda concluida, dentro de los plazos previstos, una de las etapas indicadas en el cronograma de actividades entregado a la OACI el 01-11-09. En la medida de lo posible, se comparará también la legislación venezolana y la mexicana.
	II	**II**	**II**
Enero 2010	Se dio comienzo al análisis comparativo entre el Código Aeronáutico Argentino y la legislación:	Estudiar qué aspectos e institutos de esa legislación latinoamericana sería conveniente que fueran	Sin observaciones

	1. Boliviana, 2. Chilena y 3. Colombiana	incorporados al proyecto de Código Aeronáutico argentino.	
Enero 2010	**III** El 16 de noviembre se hizo circular una encuesta entre las seis (6) Direcciones Nacionales que componen la ANAC. Sus Directores tenían 25 días hábiles para responderla.	**III** Al día de la fecha sólo ha respondido la Dirección Legal, Técnica y Administrativa (a cargo del Dr. Porras) Con esta encuesta se busca que las distintas dependencias de la ANAC, desde la experiencia empírica de cada área, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados.	**III** Dado que 5 de las 6 dependencias consultadas no han respondido aún a la encuesta, se solicita por segunda vez que procedan a responderla a la brevedad, pues de ello depende –en parte- la ejecución del cronograma de actividades previsto oportunamente.
Enero 2010	**IV** El 19 de enero se entregó al Dr. Porras una encuesta destinada a JURCA - Cámara de Compañías Aéreas en Argentina, solicitando que la respondan en un plazo de 30 días hábiles.	**IV** Con esta encuesta se da inicio a una amplia consulta a los principales actores sociales involucrados en distintos campos de la industria aérea.	**IV** Se aspira a que, desde su experiencia empírica, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados.

Buenos Aires, 25 de enero de 2010.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma:

_____

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: febrero 2010

Fechas	**ACTIVIDAD DESARROLLADA**	**Resultado**	**OBSERVACIONES / RECOMENDAC.**
Febrero 2010	**I** Se continúa con el análisis comparativo entre el Código Aeronáutico Argentino y la legislación: 1. Boliviana, 2. Chilena y 3. Colombiana (ver punto 2.B del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**I** Estudiar qué aspectos e institutos de esa legislación latinoamericana sería conveniente que fueran incorporados al proyecto de Código Aeronáutico argentino.	**I** En la medida de lo posible, y procurando que ello no interfiera con el cronograma de actividades aprobado oportunamente por la OACI y la ANAC, se comparará también la legislación venezolana, la mexicana, la uruguaya y la brasileña.
Febrero 2010	**II** Se dio comienzo al análisis comparativo entre el Código Aeronáutico Argentino y la legislación: 4. Panameña, 5. Paraguaya y 6. Peruana	**II** Estudiar qué aspectos e institutos de esa legislación latinoamericana sería conveniente que fueran incorporados al proyecto de Código Aeronáutico argentino.	**II** Ibídem punto I Sin observaciones

Febrero 2010	**III** El 26 de febrero se entregó al Dr. Porras cuatro encuestas destinadas al ORSNA, a AA2000, a London Supply, y al INDAE, solicitando que la respondan en un plazo de 30 días hábiles. (ver punto 4.A del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**III** Con estas encuestas se continúa con una etapa de amplia consulta a los principales actores sociales involucrados en distintos campos de la industria aérea.	**III** Se aspira a que, desde su experiencia empírica, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados, así como las fortalezas y debilidades del sistema jurídico vigente.
Febrero 2010	**IV** El 16 de noviembre de 2009 se hizo circular una encuesta entre las seis (6) Direcciones Nacionales que componen la ANAC. Sus Directores tenían 25 días hábiles para responderla. **Nota**: Con las encuestas se pretende que las distintas dependencias de la ANAC, desde la experiencia empírica de cada área, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados, y cuáles son las fortalezas y debilidades del sistema jurídico vigente.	**IV** Al día de la fecha sólo han respondido oficialmente la Dirección Legal, Técnica y Administrativa (a cargo del Dr. Porras), Oficiosamente respondió el Jefe del Registro Nacional de Aeronaves (a cargo del Dr. Hernán Gómez) El 22 de febrero, la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (a cargo del Ing. Geraige) devolvió la encuesta sin responder ninguna pregunta (ver Memo 23 del 11 de febrero de 2010).* * **Nota**: la actuación que corre como expte. CUDAP Nro SO1-00026397/2010, emanado de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios será devuelta al Ing. Geraige para que las dependencias a su cargo	**IV** Dado que 5 de las 6 dependencias consultadas no han respondido aún a la encuesta, se solicita por tercera vez que procedan a responderla con urgencia, pues de ello depende –en parte- la ejecución del cronograma de actividades previsto oportunamente.

		brinden la cooperación solicitada y respondan a las preguntas formuladas en la encuesta.	
Febrero 2010	**V** Se comenzó con la redacción del primer borrador de proyecto de Código Aeronáutico (ver punto 5 del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**V** Se redactaron una docena de artículos, que integrarán los Capítulos I y II del futuro Título I del Código.	**V** Sin observaciones.

Buenos Aires, 1 de marzo de 2010.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma:

_____

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: marzo-abril 2010

Fechas	**ACTIVIDAD DESARROLLADA**	**Resultado**	**OBSERVACIONES / RECOMENDAC.**
	I	**I**	**I**
Marzo 2010	Se cumplió con el objetivo de comparar y analizar la legislación aeronáutica de al menos 6 Estados latinoamericanos. (ver puntos 2.A.i y 2.B del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	Estudiar qué aspectos e institutos de dicha legislación sería conveniente que fueran incorporados al proyecto de Código Aeronáutico argentino.	Algunas modificaciones introducidas al Proyecto que se está elaborando, provienen de los Códigos analizados. Se deja constancia de ello en las notas a cada nuevo artículo proyectado.
	II	**II**	**II**
Marzo 2010-05-16	Se cumplió con el objetivo de comparar y analizar todos los proyectos y anteproyectos oficiales de codificación aeronáutica presentados en la Argentina en los últimos 15 años (desde 1996).	Estudiar qué aspectos e institutos de dicha legislación sería conveniente que fueran incorporados al proyecto de Código Aeronáutico argentino.	Algunas modificaciones introducidas al Proyecto que se está elaborando, coinciden con las propuestas en esos proyectos. Se deja constancia de ello en las notas a cada nuevo artículo proyectado.

	(ver puntos 2.A.ii y 2.B del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)		
Marzo 2010	**III** Se inició el análisis comparativo entre el Código Aeronáutico Argentino y la legislación: 1. Venezolana 2. Uruguaya Esta actividad está fuera del cronograma (ver 3ra columna)	**III** Estudiar qué aspectos e institutos de esa legislación latinoamericana sería conveniente que fueran incorporados al proyecto de Código Aeronáutico argentino.	**III** En la medida de lo posible, y procurando que ello no interfiera con el cronograma de actividades aprobado oportunamente por la OACI y la ANAC, se está comparando también la legislación venezolana y uruguaya. Se aspira a comparar también la mexicana y la brasileña.
Abril 2010	**IV** Se cumplió con el objetivo de interpretar las encuestas que fueron respondidas (sólo 3 dependencias cumplieron con ello, pero una de ellas lo hizo parcialmente) (ver puntos 1.B y 3 del cronograma presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**IV** En la medida que sea razonable, modificar los institutos vigentes a fin de adaptarlos a las necesidades contemporáneas de la aviación civil e incorporar otros nuevos.	**IV** Varias modificaciones introducidas al Proyecto que se está elaborando, toman en consideración los conceptos vertidos en las respuestas a esas encuestas.
Abril 2010	**V** No fue respondida ninguna de las encuestas enviadas a fines de febrero al ORSNA, a AA2000, a London Supply, y al INDAE, solicitando que lo hagan en un plazo de 30 días hábiles. (ver punto 4.A del cronograma)	**V** Con estas encuestas se continúa con una etapa de amplia consulta a los principales actores sociales involucrados en distintos campos de la industria aérea.	**V** Se aspira a que, desde su experiencia empírica, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados, así como las fortalezas y debilidades del sistema jurídico vigente.

Abril 2010	**VI** El 16 de noviembre de 2009 se hizo circular una encuesta entre las seis (6) Direcciones Nacionales que componen la ANAC. Sus Directores tenían 25 días hábiles para responderla. **Nota**: Con las encuestas se pretende que las distintas dependencias de la ANAC, desde la experiencia empírica de cada área, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados, y cuáles son las fortalezas y debilidades del sistema jurídico vigente.	**VI** Al día de la fecha sólo respondieron oficialmente la Dirección Legal, Técnica y Administrativa (Dr. Porras), y la Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea (Lic. Rodino). Oficiosamente respondió el Jefe del Registro Nacional de Aeronaves (a cargo del Dr. Hernán Gómez) El 22 de febrero, la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (a cargo del Ing. Geraige) devolvió la encuesta sin responder ninguna pregunta (ver Memo 23 del 11 de febrero de 2010).	**VI** Dado que 3 de las 6 dependencias consultadas no han respondido aún a la encuesta, se solicita por cuarta vez que procedan a responderla con urgencia, pues de ello depende –en parte- la ejecución del cronograma de actividades previsto oportunamente.
Marzo / Abril 2010	**VII** Se comenzó con la redacción del primer borrador de proyecto de Código Aeronáutico (ver punto 5 del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**VII** Se redactaron los artículos correspondientes a los Títulos I, II y III.	**VII** Sin observaciones.
Marzo 2010	**VIII** Se mantuvieron dos entrevistas con el Lic. Rodino	**VIII** El propósito fue conocer en profundidad algunos aspectos técnicos que conducirían al fortalecimiento de algunas debilidades jurídicas de la ley 17.285 y a la incorporación de	**VIII** Las modificaciones fueron incorporadas al Proyecto.

		nuevas regulaciones que llenarían lagunas existentes.	
	IX	**IX**	**IX**
Abril 2010	Se mantuvo una entrevista, a pedido de los interesados, con el Sr. Pascal Gerschel (Director de ATEC, Aeronáutica & Tecnología S.A.) y con el Prefecto Mayor Luis Rocca (Asesor de Proyectos y Estudios Aeronáuticos Especiales de la PNA)	El objetivo de los Sres Gerschel y Rocca fue transmitir sus inquietudes sobre la categorización jurídica de las aeronaves de las Fuerzas de Seguridad Argentinas	Se propuso una nueva reunión con otros miembros de la PNA.
	X	**X**	**X**
Abril 2010	De las entrevistas con el Lic. Rodino surgió la necesidad de hacer una consulta a Europa sobre las regulaciones aplicables a las aeronaves sin piloto. La consulta se canalizó a través del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial (organismo consultivo de la OACI).	Sin observaciones.	La consulta aún no fue evacuada. Sin embargo, en la reunión de Madrid (en abril), la Presidencia del Instituto confirmó que están trabajando en el tema.

Buenos Aires, 16 de mayo de 2010.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma:

_____

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: mayo-junio 2010

Fechas	**ACTIVIDAD DESARROLLADA**	**Resultado**	**OBSERVACIONES / RECOMENDAC.**
	I	**I**	**I**
Mayo 2010	Se cumplió con el objetivo de analizar los hechos o actos jurídicos que se inscriben en el RNA con relación a la situación jurídica de la aeronave. (ver punto 3 del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	Detectar prácticas consuetudinarias y desarrollo progresivo del Derecho Aeronáutico en materia contractual	Algunas modificaciones introducidas al Proyecto que se está elaborando, provienen este análisis.
	II	**II**	**II**
Mayo 2010	Se cumplió con el objetivo de interpretar las encuestas consultivas enviadas a los principales actores de la industria aeronáutica nacional (ver puntos 4.B del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de	Conocer las necesidades jurídicas del sector empresario, nacidas de la experiencia cotidiana.	Algunas modificaciones introducidas al Proyecto que se está elaborando, coinciden con las propuestas realizadas por las empresas consultadas. Se deja constancia que sólo respondieron las líneas áreas representadas

	noviembre de 2009)		en JURCA. No respondieron aún: 1.- INDAE 2.- AA2000 3.- London Suply 4.- ORSNA* * Con el Brig. Horacio Oréfice se mantuvieron varios contactos telefónicos y se comprometió a enviar sus respuestas
Mayo/ Junio 2010	**III** Se mantuvieron extensas entrevistas con informantes clave de la ANAC (v.gr. Lic. Eduardo Rodino, Abog./Escribano Hernán Gómez, Ing. Sergio Nascimbene, Ing. Dante Besaccia, y Abog. Marcelo Habermehl)	**III** Analizar, junto con cada uno de ellos, los artículos proyectadas para el nuevo Código que se relacionan con las áreas de incumbencia de cada uno de los entrevistados.	**III** Reuniones muy fructíferas por el alto grado de experticia de los entrevistados (muy especialmente: Rodino, Gómez y Nascimbere)
Junio 2010	**IV** Se cumplió con el objetivo de consultar a destacados especialistas en disciplinas jurídicas con las que el Derecho Aeronáutico tiene puntos de contacto (ver puntos 6 del cronograma presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**IV** Realizar un análisis intra-disciplinario. Conocer la opinión de expertos.	**IV** Algunas modificaciones introducidas al Proyecto que se está elaborando, toman en consideración los conceptos vertidos en las respuestas a esas encuestas.
Junio 2010	**V** No fue respondida ninguna de las encuestas enviadas a fines de febrero al ORSNA, a AA2000, a London Supply, y al INDAE, solicitando	**V** Con estas encuestas se continúa con una etapa de amplia consulta a los principales actores sociales involucrados en distintos campos de la industria aérea.	**V** Se aspira a que, desde su experiencia empírica, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados, así como las fortalezas y debilidades del sistema jurídico

	nuevamente que lo hagan en un plazo de 30 días hábiles. (ver punto 4.A del cronograma)		vigente.
Junio 2010	**VI** El 16 de noviembre de 2009 se hizo circular una encuesta entre las seis (6) Direcciones Nacionales que componen la ANAC. Sus Directores tenían 25 días hábiles para responderla. **Nota**: Con las encuestas se pretende que las distintas dependencias de la ANAC, desde la experiencia empírica de cada área, indiquen qué aspectos del Código vigente debieran ser actualizados, y cuáles son las fortalezas y debilidades del sistema jurídico vigente.	**VI** Al día de la fecha sólo respondieron oficialmente: 1) la Dirección Legal, Técnica y Administrativa (Abog. Porras), y 2) la Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea (Lic. Rodino). 3) Oficiosamente respondieron el Jefe del Registro Nacional de Aeronaves (a cargo del Abog/Escribano. Hernán Gómez) y el Director de la Dirección de Legislación y Acuerdos (a cargo del Abog. Horacio Knobel) El 22 de febrero, la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (a cargo del Ing. Geraige) devolvió la encuesta sin responder ninguna pregunta (ver Memo 23 del 11 de febrero de 2010).	**VI** Dado que 3 de las 6 dependencias consultadas no han respondido aún a la encuesta, **se solicita por cuarta y última vez** que procedan a responderla con urgencia dentro de la primera semana de julio, pues de ello depende –en parte- la ejecución del cronograma de actividades previsto oportunamente.
Junio 2010	**VII** Se comenzó con la redacción del primer borrador de proyecto de Código Aeronáutico (ver punto 5 del cronograma de actividades presentado y aprobado el 1 de noviembre de 2009)	**VII** Se redactaron los artículos correspondientes a los Títulos I, II, III, IV, V, VI, VII, IX y X.	**VII** Sin observaciones.

	VIII	**VIII**	**VIII**
Junio 2010	Se mantuvieron entrevistas con informantes clave del quehacer aeronáutico, tales como: 1) Com. Norberto Barozza, fundador y Presidente de la Asociación Aerostática Argentina 2) Francisco Coll, Ingeniero Aeronáutico y Docente de la Universidad Nacional de Córdoba	El propósito fue conocer en profundidad algunos aspectos técnicos que conducirían al fortalecimiento de algunas debilidades jurídicas de la ley 17.285 y a la incorporación de nuevas regulaciones que llenarían lagunas existentes.	Las modificaciones fueron incorporadas al Proyecto.
	IX	**IX**	**IX**
Junio 2010	Se mantuvo una entrevista intensiva, a pedido de los interesados, con miembros de alto rango de: 1) La Prefectura Naval Argentina 2) La Gendarmería Nacional 3) La Policía Federal 4) La Policía de Seguridad Aeroportuaria 5) Servicio Penitenciario Federal	El objetivo fue transmitir sus inquietudes sobre la categorización jurídica de las aeronaves de las Fuerzas de Seguridad Argentinas	Se introdujeron las reformas necesarias al Proyecto de Código Aeronáutico.
	X	**X**	**X**
Junio 2010	Se recibieron y analizaron las respuestas a la consulta a Europa sobre las regulaciones aplicables a las UAVs. La consulta se canalizó a través del Instituto Iberoamericano de	Sin observaciones.	Se introdujeron las reformas necesarias al Proyecto de Código Aeronáutico.

	Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial (organismo consultivo de la OACI).		

Buenos Aires, 1° de julio de 2010.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma:

_____

DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Proyecto ANAC / OACI ARG/07/803

INFORME MENSUAL DE ACTIVIDADES

Puesto N° 17 - 0251

Título del puesto: Asesor Código Aeronáutico

Nombre: Griselda Delia Capaldo

Mes / Año: noviembre 2010

Fechas	**ACTIVIDAD DESARROLLADA**	**Resultado**	**OBSERVACIONES / RECOMENDAC.**
	I	**I**	**I**
4 y 5 noviembre 2010 (reunión en la ANAC)	Se recibieron los comentarios al Anteproyecto de Código Aeronáutico de: 1) Horacio Knobel 2) Pablo Fusaro 3) Pérez Guerra	Se cotejaron las críticas y propuestas formuladas con los respectivos artículos del Proyecto.	Del Abog. Ricardo Méndez sólo se recibió una lista, brevísima, de 17 temas que analizó, pero sin acompañar el análisis propiamente dicho. Por ende, se desconoce qué opina. Del Abog. Pablo Fusaro sólo se recibió un anteproyecto de artículos para regular el Título IV del Código Aeronáutico. Por ende, se desconoce qué opina del resto del Código.
	II	**II**	**II**
15-11-2010	Se recibieron los comentarios al Anteproyecto de	Se cotejaron las críticas y propuestas formuladas con los respectivos	

	Código Aeronáutico de: 1) Rogelio Maciel y Sebastián Fernández Peña. Se analizan los primeros 126 artículos del anteproyecto así como aspectos metodológicos y de técnica legislativa de la totalidad del proyecto.	artículos del Proyecto.	
12-11-2010 (de 15:00 a 17:00)	**III** Se realizó, en la ANAC, la primera reunión para debatir los 4 (cuatro) comentarios recibidos al Proyecto de Código Aeronáutico. Asistieron: 1) Valeria Mogliani 2) Laura Di Blasi 3) Horacio Knobel 4) Pablo Fusaro 5) Pérez Guerra 6) Sebastián Fernández Peña 7) Rogelio Maciel	**III** Se debatieron parte de las críticas y propuestas formuladas por Horacio Knobel, quien entregó el informe más completo y extenso. Se completó así el análisis de 9 artículos de los primeros 36 del proyecto de código.	**III** Algunas modificaciones introducidas al Proyecto, provienen de este análisis.
16-11-2010 (de 14:00 a 17:40)	**IV** Se realizó, en la sede del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales A. L. Gioja (Facultad de Derecho-UBA), la segunda reunión para debatir los comentarios recibidos. Asistieron: 1) Laura Di Blasi 2) Horacio Knobel 3) Pablo Fusaro 4) Karina Pérez Guerra 5) Font Nine 6) Ricardo Méndez (* sólo	**IV** Se debatieron parte de las críticas y propuestas formuladas por Horacio Knobel, quien entregó el informe más completo y extenso. Se completó así el análisis de 7 artículos de entre los que van del art. 37 al 84.	**IV** Algunas modificaciones introducidas al Proyecto, provienen de este análisis.

	asistió durante la última hora y media)		
18-11-2010 (de 14:00 a 18:10)	**V** Se realizó, en la sede del Instituto Gioja (Facultad de Derecho-UBA), la tercera reunión para debatir los comentarios recibidos. Asistieron: 1) Laura Di Blasi 2) Horacio Knobel 3) Pablo Fusaro 4) Sebastián Fernández Peña	**V** Se debatieron parte de las críticas y propuestas formuladas por Pablo Fusaro, Karina Pérez Guerra, Rogelio Maciel y Horacio Knobel, quien entregó el informe más completo y extenso. Se completó así el análisis de 22 artículos del anteproyecto.	**V** Algunas modificaciones introducidas al Proyecto, provienen de este análisis.
23-11-2010 (de 14:00 a 17:00)	**VI** Se realizó, en la sede del Instituto Gioja (Facultad de Derecho-UBA), la cuarta y última reunión para debatir los comentarios recibidos. Asistieron: 1) Rómulo Chiesa 2) Federico Schuller 3) Laura Di Blasi 4) Horacio Knobel 5) Sebastián Fernández Peña 6) Hernán Gómez 7) Karina Pérez Guerra 8) Pablo Fusaro 9) Ricardo Méndez 10) Norberto Luongo 11) Font Nine	**VI** Se debatieron parte de las críticas y propuestas formuladas por Karina Pérez Guerra, Rogelio Maciel, Horacio Knobel y Pablo Fusaro. Se completó así el análisis de 25 artículos del anteproyecto.	**VI** Algunas modificaciones introducidas al Proyecto, provienen de este análisis. * Al filo de la reunión, y a propuesta del Dr. Chiesa, se debatió la reforma al art. 99 del Código vigente (223 del anteproyecto). Se opusieron enfáticamente a su redacción Font Nine, Fusaro y Luongo. A la suscripta le llama poderosamente la atención que ninguno de los tres haya criticado jamás por escrito ese artículo (a pesar de que todos se habían comprometido a hacer llegar sus críticas por escrito, conforme lo pedido por el Dr. Chiesa en la reunión del lunes 20 de setiembre de 2010). También llama la atención

			que nunca hayan verbalizado dicha crítica, si es que para ellos era tan esencial. Por lo que se agradece al Dr. Chiesa que haya introducido su debate al final de la reunión. Las modificaciones están recogidas en el actual art. 229 del proyecto definitivo, el cual, por propia iniciativa, se redactó con una fórmula aún más exigente que la que luce en el Código vigente, ley 17.285.
23-11-2010	**VII** Se recibieron los comentarios al Proyecto de Código Aeronáutico de: 1) Rogelio Maciel y Sebastián Fernández Peña. Dichos comentarios se refieren a los Títulos de Responsabilidad y de Seguros Aeronáuticos.	**VII** Se cotejaron las críticas y propuestas formuladas con los respectivos artículos del Proyecto.	**VII**
30-11-2010 y 01-12-2010	**VII** Se recibieron los comentarios y críticas del Dr. Marcelo Habermehl, reconocido penalista, al Capítulo II del Título XVI del anteproyecto de Código, relativo a los delitos aeronáuticos.	**VII** Se cotejaron las críticas y propuestas formuladas con los respectivos artículos del Proyecto.	**VII**
03-12-2010	**IX** Se entregó el proyecto	**IX** Se dio cumplimiento al	**IX** El texto final tomó en cuenta

	definitivo de Código Aeronáutico	contrato oportunamente firmado por la suscripta con la OACI, que a su vez fuera autorizado por el CONICET y por la Facultad de Derecho de la UBA	varias de las propuestas formuladas en las reuniones sostenidas durante el mes de noviembre, así como las respuestas recibidas a las encuestas oportunamente circuladas entre todas las direcciones de la ANAC, más las recibidas de los especialistas, empresas, catedráticos e instituciones consultados.

Buenos Aires, 03 de diciembre de 2010.

_____
Firma del informante
Dra. Griselda D. Capaldo

Revisado por:

Firma:

_____